Koalitionen und Konzentrationen in der Linienschiffahrt nach dem Weltkriege unter besonderer Berücksichtigung Deutschlands.

Inaugural-Dissertation
zur
Erlangung der Doktorwürde
der
Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät
der
Universität Frankfurt am Main.

Angefertigt und eingereicht
von

Diplom-Kaufmann Gerd Brandt

1935

Ludolph & Co., Bochum, Kortumstraße 95, Telefon 68200.

Referent: Prof. Dr. Hellauer

Korreferent: Prof. Dr. Kalveram

Tage der mündlichen Prüfung:
23./24. Juli 1934.

Meinen Eltern!

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Literaturverzeichnis VII
Vorwort XI
Einleitung: Abgrenzung der Begriffe Koalition und Konzentration in der Linienschiffahrt 1

I. Hauptteil: Die Bedeutung von Koalition und Konzentration in der Linienschiffahrt
A. Die Gründe für die Entstehung der Koalition und Konzentration 5
B. Die Aufgaben der Koalition und Konzentration . . . 7
1. Die Einschränkung der Konkurrenz 7
a) Ratenfestsetzung 8
b) Rabatte und Kontrakte 9
c) Klassifizierung 12
C. Die Organisationsformen 12
1. Agreement 14
2. Konferenz 15
3. Pool 18
4. Betriebsgemeinschaft und Union 23
5. Fusion 25

II. Hauptteil: Die Koalitionen vor dem Weltkriege und die Koalitionen als Mittel zum Wiederaufbau nach dem Weltkriege
A. Die wichtigsten Koalitionen vor dem Weltkriege . . . 27
B. Die Strukturwandlungen in der Seeschiffahrt seit dem Weltkriege 35
C. Der Wiederaufbau der Linienschiffahrt nach dem Weltkriege 37
1. Die Betriebsgemeinschaft Hapag-Harriman . . . 38
2. Das Abkommen Lloyd-U. S. Mail 40
3. Sonstige Abkommen 40

III. Hauptteil: Die Anwendung von Koalition und Konzentration nach dem Wiedereintritt Deutschlands in die Linienschiffahrt
A. Die Koalitionen 43
1. Konferenzen und Pools 43
a) Nordatlantik-Fahrt 43
aa) Nordatlantik-Passage-Konferenz 43
bb) Nordatlantik-Fracht-Konferenzen und Pools . 49
b) Südamerika-Fahrt 52
aa) Die Passage-Konferenzen 52

Seite

bb) Die Fracht-Konferenzen und Pools . . . 55
aaa) Brasil-Konferenz und Brasil-Pool . . 56
bbb) La-Plata-Konferenz und La-Plata-Pool . 57
c) Mittelamerika- und Mexiko-Fahrt 60
d) Ostasien-Fahrt 62
aa) Far Eastern Homeward Pool 62
bb) Outward Conference 62
cc) Bombay-Karachi-Konferenz 63
dd) Ceylon-Madras-Kalkutta-Konferenz 63
ee) Burmah-Konferenz 63
ff) Konferenz nach Niederländisch-Indien . . . 64
gg) Ostasien-Konferenz 64
e) Afrika-Fahrt 67
2. Betriebsgemeinschaften 70
a) Deutscher Afrikadienst 71
b) Deutsche Westküstenlinien 71
c) Deutscher Levante- und Orientdienst 71
d) Sonstige 72
3. Die Hapag-Lloyd-Union 72
a) Die Beziehungen zwischen Hapag und Lloyd bis zur Union 72
b) Die Gründe für die Union und der Vertrag . . 75
c) Die Auswirkungen dieser Union 78
d) Die Einbeziehung der Hamburg-Süd in die Hapag-Lloyd-Union 83
B. Die Konzentration 84
1. Fusionen 84
a) Die Bremer Fusionen 85
b) Die Hamburger Fusionen 86
Schluß: Entwicklungstendenzen 89

Literaturverzeichnis.

Becker, E. — Deutsche Überseeschiffahrt. Der Schicksalsweg der deutschen Überseereederei von überragender Weltmachtstellung zu gewaltsamer Zerschlagung und das Werk ihrer Neuschöpfung, Heidelberg 1933, Diss.

Behrens, H. O. — Grundlagen und Entwicklung der regelmäßigen deutschen Schiffahrt nach Südamerika, Halle 1905.

Benöhr, E. — Veränderungen des nordatlantischen Seeverkehrs seit dem Weltkriege, Stuttgart 1927.

Böhmert, W. — Die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd, Berlin 1909.

Botsch, H. — „Die Organisation im Frachtverkehr der internationalen Linienschiffahrt" i. Hamburger Überseeverkehrs-Handbuch 1928, Hamburg.

Ebinger, F. — Das Seefrachtgeschäft, 2. Aufl., Hamburg 1931.

Erdmann, R. — „Das System der Schiffahrtskonferenzen" i. Wirtschaftsdienst 1927, Heft 52.

derselbe — „Die Konzernbildung in der Weltschiffahrt" i. Wirtschaftsdienst 1928, Heft 26.

derselbe — „Die Rationalisierung der Seeschiffahrt" i. Nauticus 1928.

derselbe — „Friedensschluß in der Südafrikafahrt" i. Wirtschaftsdienst 1929, Heft 2.

Eucken, W. — Die Verbandsbildung in der Seeschiffahrt, München u. Leipzig 1914.

Fenchel, L. — Die deutschen Schiffahrtsgesellschaften, Hamburg 1920, Band II, Hamburg 1921.

Fischer, G. — „Die Schiffahrtskonferenzen" i. Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, IV. Band, Stuttgart 1928.

Fitger, E. — Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart, Hamburg 1903.

Giese, K. — Das Seefrachttarifwesen, Berlin 1919.

Groß, J. — „Das Konferenzsystem der Linienschiffahrt unter Berücksichtigung der Lage der deutschen Linien nach dem Kriege" i. Schiffahrtsjahrbuch 1926.

Hasselmann, F. — „Das Pool- und Konferenzsystem und die deutsche Seeschiffahrt" i. Schiffahrtsjahrbuch 1923.

Helander, Sven — Die internationale Schiffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung, Jena 1928.

Hellauer, J. — „Nachrichten- und Güterverkehr" i. Handelshochschule, Berlin 1932.

derselbe — „Zur Begriffsbildung in der Betriebswirtschaftslehre" i. Zeitschrift für Betriebswirtschaft 1926, Heft 7.

Himer, K.	75 Jahre Hamburg-Amerika-Linie, I. Teil: Adolph Godeffroy und seine Nachfolger bis 1886, Hamburg.
derselbe	Geschichte der Hamburg-Amerika-Linie, II. Teil: Albert Ballin, Hamburg.
Holzer, E.	Die Wettbewerbslage der deutschen und amerikanischen Schiffahrt auf dem Nordatlantik unter besonderer Berücksichtigung der amerikanischen Subventionen, Jena 1931, Diss.
Huckriede-Schulz, L.	Die deutsche Schiffahrt und ihre Männer, Hamburg 1929.
Huldermann, B.	Albert Ballin, 5. Aufl., Oldenburg i. O., Berlin 1922.
Jahncke, A.	Die Finanzen der Hapag unter Adolph Godeffroy, Rostock 1927, Diss.
Kaegbein, A.	Schiffahrt und Schiffbau Deutschlands und des Auslandes, Handbuch 1912/1913.
derselbe	Die Hamburg-Amerika-Linie (Manuskript).
Kalveram, W.	„Finanzierung" i. Handelshochschule, Berlin 1932.
Kollbach, P.	Deutsche Handelsflotte und Versailler Vertrag, Berlin 1929.
Lenz, P.	Die Konzentration im Seeschiffahrtsgewerbe, Jena 1913.
Linde, F. W. v. d.	Die Hamburg-Amerika-Linie, Berlin 1930.
Murken, E.	Die großen transatlantischen Linienreedereiverbände, Pools und Interessengemeinschaften bis zum Ausbruch des Krieges. Ihre Entstehung, Organisation und Wirksamkeit, Jena 1922.
Napp-Zinn, A. F.	„Seeschiffahrt" i. Wörterbuch der Volkswirtschaft, 4. Aufl., 3. Band, Jena 1933.
Overzier, P.	Der Amerikanisch-Englische Schiffahrtstrust — Morgan-Trust — mit besonderer Berücksichtigung seiner Beziehungen zu den deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften, Berlin 1912, Diss.
Pantlen, H.	Der Wiedereintritt Deutschlands in die Weltschiffahrt, Berlin und Leipzig, 1927.
Pauls, H. G.	„Die Konzentration in der deutschen Linienschiffahrt" i. Wirtschaftskurve 1927, Heft 1.
derselbe	„Die Kartellierung in der internationalen Schiffahrt" i. Der deutsche Volkswirt 1928, Nr. 10.
Priester, H. E.	Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt. Ein Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte der Gegenwart, Berlin 1926, Diss.
Rettich, H.	Vorfragen der Reedereifinanzierung, insbesondere Kosten und Rentabilität des Schiffahrtsbetriebes, Rostock 1933, Diss.
Reuther, O.	Beförderungsunternehmungen zur See, Stuttgart 1933, Diss.
S., H.,	„Und wieder Hapag-Lloyd" i. Der deutsche Ökonomist 1929, Nr. 2279.
Sax, E.	Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 2. Bd., Land- und Wasserstraßen, Post, Telegraph, Telephon, 2. Aufl. Berlin 1920.

Simmig, A. Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft seit ihrer Gründung, Hamburg, Ausgabe Januar 1930.

Stapelfeld, F. Der Seefrachtenmarkt. Ein Beitrag zur Lehre von der Preisbildung, Berlin 1931.

Landau, F. „Die Großreedereien 1880—1914" i. Weltwirtschaftliches Archiv, 5. Band, Jena 1915.

Stubmann, P. F. Ballin, Leben und Werk eines deutschen Reeders, Berlin 1926.

Theisinger, K. „Die Führung der Unternehmung als organisatorisches Problem" i. Zeitschrift für Betriebswirtschaft 1933, Heft 11.

Thieß, K. Organisation und Verbandsbildung in der Seeschiffahrt, Berlin 1930.

derselbe „Verbandsbildung in der Handelsschiffahrt" i. Wörterbuch der Volkswirtschaft, Jena 1911.

Twardowsky, F. v. Das amerikanische Schiffahrtsproblem unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung von Schiffahrt u. Schiffbau durch den Weltkrieg und die Tätigkeit des „U.S.A. Shipping Board", Berlin und Leipzig 1922, Diss.

Wagner, W. DieKalkulation der Transportkosten in der Seefrachtschiffahrt unter Berücksichtigung des Wettbewerbes und seiner Einwirkung auf die Frachtratengestaltung, Ingolstadt 1929, Diss.

Waetjen, H. Aus der Frühzeit des Nordatlantikverkehrs, Leipzig 1932.

Wiedenfeld, K. Die nordwesteuropäischen Welthäfen in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung, Berlin 1903.

Geschäftsberichte der Hamburg-Amerika-Linie.
Geschäftsberichte des Norddeutschen Lloyd.
Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd, 1925.
Schiffahrtsjahrbücher.
Der deutsche Volkswirt.
Die deutsche Volkswirtschaft.
Kartellrundschau.
Magazin der Wirtschaft.
Schiffsfrachtendienst.
Wirtschaftsdienst.
Berliner Börsenzeitung.
Berliner Tageblatt.
Deutsche Allgemeine Zeitung.
Deutsche Bergwerks-Zeitung.
Frankfurter Zeitung.
Hamburger Fremdenblatt.
Kölnische Zeitung.
Münchner Neueste Nachrichten.
Neue Berliner Börsenberichte.
Vossische Zeitung.

Vorwort.

Die vorliegende Arbeit will die Koalitionen und die Konzentrationen in der Linienschiffahrt einer Untersuchung unterziehen. Die meisten Arbeiten, die sich mit diesen Problemen befassen, sind in der Vorkriegszeit geschrieben worden. Es erscheint deshalb angebracht, auch die Vorgänge, die in den letzten Jahrzehnten der Linienschiffahrt das Gepräge gegeben haben, zu behandeln.

Es stellen sich einer solchen Arbeit insofern große Schwierigkeiten entgegen, als die Verbandsbildungen von den beteiligten Reedereien häufig geheim gehalten werden, so daß der Außenstehende nur in seltenen Fällen und nur bei den wichtigsten Koalitionen — im Gegensatz zur Konzentration — etwas davon erfährt. Nachrichten über stattgefundene Zusammenschlüsse gelangen nur vereinzelt in die Tageszeitungen und die Fachzeitschriften. Es bedarf deshalb einer mühevollen Kleinarbeit, um die Tendenzen, die auf dem Gebiete der Verbandsbildung wirksam sind, aus den unvollkommenen, zerstreuten Notizen zu erkennen. Man läuft dabei Gefahr, Zusammenschlüsse weniger wichtiger Art oder solche, die der Öffentlichkeit vollständig vorenthalten werden, zu übersehen.

Die zwangsläufig hierdurch verursachte Unvollkommenheit braucht aber nicht unbedingt für die Arbeit als ein Nachteil angesehen werden. Es handelt sich ja vor allem darum, typische Fälle der Koalition und Konzentration herauszustellen, um an ihnen die allgemeinen Entwicklungslinien zu zeigen. Weiterhin kommt es darauf an, die Gründe für die Zusammenschlüsse zu erkennen und zu ermitteln, welche praktische Auswirkung die Zusammenschlüsse auf die Reedereien und den Schiffahrtsmarkt ausüben.

Obwohl der Zusammenschlußbewegung keine nationalen Grenzen gesetzt sind — es wird gezeigt werden, daß die Internationalität hier eine charakteristische Erscheinung ist — werden die Verhältnisse der deutschen Reedereien in den Mittelpunkt des Interesses gerückt. Damit können wegen der Weltverflechtung unserer nationalen Schiffahrtsunternehmungen auch die wichtigsten europäischen Koalitionsformen erfaßt werden.

Der Verfasser hat sich bemüht, dort, wo die literarischen Quellen versagten, durch persönliche und schriftliche Fühlungnahme mit den in Frage kommenden Stellen Material zu erhalten. Dieser Weg hat sich aber nach einigen vergeblichen Reisen nach Hamburg, Bremen und in das Ausland als nicht gangbar erwiesen. Auch schriftliche Anfragen bei englischen und belgischen Konferenz-Sekretären blieben ohne Erfolg, eben weil Einzelheiten der Zusammenschlußbewegung vertraulich behandelt werden.

Innerhalb der Konzentrationsbewegung ist die Untersuchung wesentlich erleichtert, weil hierüber die Öffentlichkeit laufend unterrichtet wird.

Einleitung:
Abgrenzung der Begriffe Koalition und Konzentration.

Die Schiffahrtsgesellschaften gehören zum Verkehrsgewerbe, sind also dementsprechend den Dienstleistungsbetrieben zuzurechnen. Während die Verkehrsunternehmungen des Binnenlandes vorzugsweise den Transport von Menschen und Gütern innerhalb der staatlichen Grenzen übernehmen, ist die Seeschiffahrt in der Hauptsache auf die Durchführung des Verkehrs von Staat zu Staat gerichtet. Die „Leistung des Seeschiffahrtsbetriebes besteht im seewärtigen Menschen- und Gütertransport“ [1]).

Es ist eine Voraussetzung des Verkehrs, daß er sich innerhalb geregelter Bahnen vollzieht. Es gibt nun verschiedene Organisationsformen, die der Herstellung dieser strengen Ordnung dienen können [2]). So findet man, daß die wichtigsten Verkehrsunternehmungen des Binnenlandes, die Eisenbahnen, in den meisten Ländern entweder in den Händen des Staates sind oder durch staatliche Regelung in einer bestimmten Richtung beeinflußt werden. Dadurch erhält das Verkehrsgewerbe die notwendige einheitliche Gestaltung [3]).

Demgegenüber untersteht die Seeschiffahrt dem wichtigsten Organisationsfaktor, der staatlichen Einwirkung, nur sehr beschränkt [4]). Der Seeverkehr ist gekennzeichnet durch eine internationale Freizügigkeit, die sich dadurch herausbildet, daß der Staat auf das außerhalb seines Hoheitsgebietes sich entwickelnde Verkehrsnetz keinen Einfluß gewinnen konnte [5]).

---

[1]) Rettich, H., Vorfragen der Reedereifinanzierung, Rostock 1933, S. 10.

[2]) Overzier, P., Der Amerikanisch-Englische Schiffahrtstrust — Morgantrust — mit besonderer Berücksichtigung seiner Beziehungen zu den deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften, Berlin 1912, S. 3.

[3]) Es zeigt sich immer wieder, daß der Verkehr einer ordnenden Hand bedarf. Ebenso wie die Eisenbahngesellschaften nach der privaten Initiative der Gründerzeit durch gesetzliche Maßnahmen in eine einheitliche Ordnung gezwängt wurden, finden sich auch jetzt wieder bei dem Güterverkehr durch Kraftwagen staatliche Eingriffe im Sinne einer geordneten Regelung der Verkehrsverhältnisse.

[4]) Thieß, K., Organisation und Verbandsbildung in der Seeschiffahrt, Berlin 1930, S. 2.

[5]) Selbstverständlich unterliegen Schiff und Ladung gewissen heimatlichen Gesetzen auch außerhalb der staatlichen Grenzen, auf die Organisation als solche, wie Linienführung, Abfahrtszeiten usw. beziehen sich diese Vorschriften aber nicht.

Es blieb demnach die Durchführung des Seeverkehrs der privaten Initiative vorbehalten. Während noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Einzelreeder die Hauptrolle spielte, ergab sich mit dem Umsichgreifen der Dampfschiffahrt und mit wachsender Schiffsgröße die Notwendigkeit eines großkapitalistischen Betriebes des Reedereigewerbes [6]).

In organisatorischer Hinsicht ging die Entwicklung der Seeschiffahrt von der Planlosigkeit eines ungeregelten Verkehrs (Trampschiffahrt) [7]) zu einer geordneten Linienführung mit einer vorausbestimmbaren Verkehrspünktlichkeit.

Der Ausbau der vorhandenen und die Gründung neuer Schiffahrtsgesellschaften hatte zur Folge, daß das Liniennetz immer feinmaschiger, die Abfahrtzeiten immer regelmäßiger wurden. Gleichzeitig verstärkte sich aber durch das Eindringen neuer Gesellschaften in das Liniennetz der Konkurrenzkampf, der um so stärker wurde, als — wegen der Internationalität der Seeschiffahrt — auch ausländische Unternehmungen als Anbieter von Schiffsraum auftraten.

Das Erscheinen eines oder mehrerer neuer Bewerber auf einer bestimmten Linie bedeutet, sofern nicht die zu befördernde Personenzahl bzw. die Verfrachtungsmenge entsprechend wachsen, daß die Schiffsräumte nicht mehr voll ausgenutzt werden können. Wegen des Vorherrschens der fixen Kosten [8]) sind die Reedereien, wollen sie rentabel arbeiten, auf eine bestimmte Kapazität angewiesen. Um diese zu erreichen, entspinnt sich ein Kampf um den Markt, der sich in starken Frachtabschlägen auswirkt. Ähnliche Verhältnisse treten auch ein, wenn zwar der angebotene Frachtraum konstant bleibt, die zur Beförderung zur Verfügung stehenden Mengen aber infolge konjunktureller Erscheinungen sinken.

Die durch die Wirksamkeit freier Konkurrenz sich ergebenden Mißverhältnisse zwischen Angebot und Nachfrage, zwischen Kosten und Preis suchen die Schiffahrtsgesellschaften dadurch zu beseitigen, daß sie Vereinbarungen treffen, die der Ausschaltung und Fernhaltung von Konkurrenz dienen [9]). Die Organisationen der Zusammenarbeit verschiedener, an einer Linie beteiligter Reedereien auf vertraglicher Grundlage zum Zwecke der Ausschaltung der Konkurrenz nennt man in der Seeschiffahrt Koalitionen. Sie kommen in mehreren Formen vor und entsprechen annähernd den in der Industrie bekannten Zusammenschlüssen, die man dort unter dem Namen Kartelle zusammenfaßt [10]).

---

[6]) Hellauer, J., Nachrichten- und Güterverkehr i. Handelshochschule, Berlin, S. 245.

[7]) Die Trampschiffahrt war die ursprüngliche, auch heute noch vorhandene Form des Schiffahrtsbetriebes. In ihr „suchen die Schiffe ihre Fracht dort, wo sie sie unter günstigen Bedingungen gerade zu gewinnen vermögen". (Hellauer, J., Nachrichten- und Güterverkehr i. Handelshochschule, Berlin, S. 243.)

[8]) Stapelfeld, Fr., Der Seefrachtenmarkt, Berlin 1931, S. 16.

[9]) Vgl. Hellauer, a. a. O. S. 246.

[10]) Auch in der Seeschiffahrtsliteratur wird häufig an Stelle des Begriffs Koalition gleichwertig der Begriff Kartell verwendet, so auch bei Helander, Sven, Die internationale Schiffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung, Jena 1928, S. 127 ff.

Innerhalb der Koalitionsformen lassen sich vier grundsätzliche Organisationstypen unterscheiden: Agreement, Konferenz, Pool und Betriebsgemeinschaft, die im einzelnen noch eingehend zu besprechen sind. Reuther weist darauf hin, daß die genannten Formen für sich allein in der Praxis fast nie vorkommen, sondern immer in gegenseitiger Ergänzung oder in einer zweckentsprechenden Kombination [11]). Es erwächst hieraus der Untersuchung eine Erschwerung, weil häufig nicht zu erkennen ist, welche der Grundtypen im Vordergrunde der vertraglichen Vereinbarungen stehen. Die beteiligten Unternehmungen lehnen es auch in der Regel ab, den Inhalt der geschlossenen Verträge bekanntzugeben [12]).

Der Zusammenschluß in wirtschaftlicher Beziehung unter Beibehaltung der juristischen Selbständigkeit ist oft, soweit es sich um konnationale Reedereien handelt, der Vorläufer zu einer noch engeren Verbindung, bei der auch die juristische Selbständigkeit der Redereien verlorengeht. Es handelt sich dann um die „Zusammenfassung von bisher mehr oder minder selbständigen Unternehmungen oder Betrieben zu einer Einheit“ [13]).

Dieser Vorgang wird als Konzentration bezeichnet. Weil gleichartige Wirtschaftsbetriebe zusammengefaßt werden, ist in der Seeschiffahrt die horizontale Konzentration vorherrschend [14]).

---

11) Reuther, O., Beförderungsunternehmungen zur See, Stuttgart 1933, S. 228.

12) S. hierzu S. XI dieser Arbeit.

13) Hellauer, J., Zur Begriffsbildung in der Betriebswirtschaftslehre, Z. f. B., 3. Jahrg. 1926, Heft 7, S. 515.

14) S. hierzu Hellauer, a. a. O. S. 515.

I. Hauptteil:

Die Bedeutung von Koalition und Konzentration in der Linienschiffahrt.

A. Die Gründe für die Entstehung der Koalitionen und Konzentrationen.

Um den Ursachen der Verbandsbildung nachzuspüren, verfährt man am besten so, daß man die Verbandsbildung bis zu ihren Anfängen zurückverfolgt. Die ersten Zusammenschlüsse in der Seeschiffahrt sind im letzten Viertel des vergangenen Jahrhunderts zu verzeichnen. Welches sind nun die Gründe, die Zusammenschlüsse in der Seeschiffahrt bewirkt haben?

Man kann feststellen, daß, solange die Seeschiffahrt in freier Fahrt betrieben wurde, Verbandsbildungen nicht vorkommen. Bis zur heutigen Zeit bestehen — von wenigen Ausnahmen abgesehen — in der Trampreederei keine vertragsmäßigen Bindungen, die man irgendeiner der bereits gekennzeichneten Formen der Koalitionen zurechnen könnte. Hieraus ist zu schließen, daß die freie Schiffahrt für die Verbandsbildung nicht geeignet ist.

In dem Augenblick aber, in dem die Schiffahrt beginnt, regelmäßige Dienste einzurichten, d. h. Fahrten zu bestimmten Zeiten und nach bestimmten Zielpunkten durchzuführen, beginnt auch die Möglichkeit der Verbandsbildung. Voraussetzung für das Auftreten der Linienschiffahrt sind aber gewisse Grundlagen, die im einzelnen noch zu untersuchen sind.

Welche verkehrswirtschaftlichen und technischen Änderungen sind für die starke Entwicklung der Linienschiffahrt in den 70er und 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts maßgeblich gewesen? Zunächst ist festzustellen, daß eine starke Intensivierung des Verkehrs durch die Ausdehnung des Welthandels stattgefunden hat. Die nach dem 70er Kriege erfolgte Reichsgründung hatte eine Blütezeit von Handel und Industrie zur Folge; Deutschland entwickelte sich vom Agrar- zum Industriestaat. Gleichzeitig verursachte das Aufblühen der Vereinigten Staaten von Nordamerika eine Verstärkung des Warenaustauschs. Auch die Verbesserung der Verkehrswege nach den östlichen Weltteilen durch die Erschließung des Suez-Kanals brachte einen mächtigen Auftrieb des Handels mit sich.

Das Hervortreten der Personenbeförderung von Europa nach Amerika im Auswandererverkehr ließ den Kajütenverkehr zur Ausbildung kommen, der auf pünktliches Einhalten des Fahrplanes Gewicht legte [1]).

[1]) Eucken, W., Die Verbandsbildung in der Seeschiffahrt, München und Leipzig 1914, S. 9.

Außer der rein quantitativen Vermehrung des Güter- und Personentransportes machte sich außerdem noch eine qualitative Verbesserung des Güterverkehrs bemerkbar. Nach Eucken wurde die Linienschiffahrt auf dem Gebiete des Gütergeschäftes durch ein Hervortreten des Stückgutverkehrs beeinflußt: „Die Bedürfnisse der Empfänger jenseits der Meere hatten sich verfeinert und waren somit ständigen Schwankungen unterworfen. Die Verlader müssen jetzt kleinere Warenstücke regelmäßig absenden. Wie die Nachfrage verlangte auch das Angebot regelmäßige Versendung" [2]). Unterstützt wird die sich aus wirtschaftlichen Notwendigkeiten herausbildende Linienschiffahrt durch die fortschreitende technische Vervollkommnung, die zum Bau von Schiffen geführt hat, die eine Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit des Verkehrs erst möglich gemacht hat.

Die Linienschiffahrt bringt eine Reihe bedeutsamer volkswirtschaftlicher Vorteile mit sich. Es wird eine schnellere Beförderung und eine sachlichere Behandlung der Güter gewährleistet, und der Transport vollzieht sich unter einem Höchstmaß von Sicherheit. Andererseits werden die Vorteile durch gewisse betriebswirtschaftliche Nachteile erkauft. Es werden viel größere Kapitalinvestitionen notwendig, als sie z. B. die Trampschiffahrt kennt. Damit muß die Linienschiffahrt an Elastizität einbüßen. Die Linien-Reederei stellt ein sehr stark kapitalintensives Unternehmen dar, das sich nur sehr schwer den Veränderungen der Marktlage anpassen kann. Gerade in der Schiffahrt pflegt sich die Konjunkturentwicklung durch die Intensität ihrer Bewegungen besonders bemerkbar zu machen. „Die geringe Elastizität des Angebots und die hohe Elastizität der Nachfrage nach Tonnage führen zu besonders starken Konjunkturschwankungen in der Schiffahrt" [3]).

Die sich hieraus ergebende „Härte in der Marktposition" läßt sich durch eine geeignete Organisation des Verkehrs, durch eine planmäßige Disposition über die Tonnage, Aneinanderpassen der Schiffsdienste usw. mildern [4]). Solange eine Reederei als einzige eine Route befährt, wird sie in der Regel in der Lage sein, ihren verfügbaren Frachtraum voll auszunutzen. Dies ändert sich aber sofort, wenn eine zweite Reederei auftaucht, die die gleiche Fahrt gewählt hat und deren zusätzliche Tonnage das Angebot erhöht.

Abgesehen davon, daß es sehr leicht möglich ist, daß die Abfahrtzeiten beider Linien auf denselben Tag fallen [5]), wird jede Reederei bemüht sein, recht viel der vorhandenen Nachfrage zu befriedigen. Dies Bestreben muß aber zwangsläufig zu Frachtabschlägen führen, die für beide Gesellschaften gewinnmindernd wirken.

Eine ähnliche Lage ergibt sich, wenn eine Route bereits von mehreren Linien befahren wird, und es tritt durch eine Schrumpfung des Welthandels ein Nachlassen des Güterversandes ein, so daß dadurch ein bestimmtes Angebot an Tonnage einer verringerten Nachfrage an Frachtraum gegenübersteht.

Infolge der Wirkung der hohen fixen Kosten muß jede Reederei versuchen, möglichst viel Nachfrage zu erledigen. Dies hat häufig erbitterte

---

[2]) Eucken, a. a. O. S. 10.
[3]) Helander, a. a. O. S. 1.
[4]) Stapelfeld, a. a. O. S. 69.
[5]) Stapelfeld, a. a. O. S. 70.

Kämpfe der einzelnen Gesellschaften untereinander zur Folge, die entweder mit dem Erliegen einer Linie endigen oder aber, was öfter der Fall ist, zu einer Verständigung der Reedereien führt.

B. Die Aufgaben der Koalitionen und Konzentrationen.

1. Die Einschränkung der Konkurrenz.

Der Kampf, der sich in der Linienschiffahrt bei freiem Wettbewerb abspielt, bezieht sich in der Hauptsache auf die Erlangung einer genügend großen Menge Ladung. Von dem Verhältnis zwischen angebotenem Verschiffungsraum und der Nachfrage nach Beförderung ist der Preis abhängig. Die Höhe der Frachtrate ist durch zwei Grenzen bestimmt. „Die Wirksamkeit der Konkurrenz verhindert eine Überspannung der Ratenforderung der Reeder nach oben. Nach unten bieten die Kosten, die die Reeder zur Befriedigung des Tonnagebedarfs aufzuwenden haben, die Grenze, unter der sie ihre Preisforderung auf die Dauer nicht sinken lassen können“ [6]).

Ueberblickt man die Entwicklung der Frachtraten in den letzten Jahrzehnten, dann ist festzustellen, daß infolge einer kontinuierlichen Steigerung des Tonnageraums [7]) bei gleichzeitigem Absinken des Welthandelsvolumens ein starker Rückgang der Frachtraten zu verzeichnen ist. In der Krise pflegen die Frachten besonders tief zu sinken, und die Linien müssen, solange sie in Wettbewerb stehen, häufig zu verlustbringenden Raten fahren [8]).

Da die Reedereien aber nicht dauernd unter Selbstkosten fahren können, weil hierdurch schließlich die Substanz aufgezehrt werden würde, ist die Folge der Ratenkriege meist eine Verständigung der auf der gleichen Linie verkehrenden Unternehmungen. Diese Verständigung kann sich aber natürlich nur auf die gleichwertig nebeneinander fahrenden Reedereien beziehen, d. h. es wird der Wettbewerb der Linien untereinander ausgeschaltet. Bestehen bleibt aber immer noch der sogenannte äußere Wettbewerb, also der Wettbewerb mit der Trampschiffahrt, dessen Überwindung dann meist die Aufgabe der koalierten Schiffahrtsunternehmungen ist.

Behandeln wir zunächst den gegenseitigen Wettbewerb der Linienschiffahrt. Dieser kommt nach den Feststellungen von Groß im Schiffahrtsjahrbuch [9]) in folgenden Merkmalen zum Ausdruck:

1. in Form der Ratenunterbietung,
2. in Form des Durchverkehrs,
3. durch die Vorausbuchungen eines zukünftigen Ladungsangebotes,
4. durch Verbesserung der Dienstleistung,

---

6) Stapelfeld, a. a. O. S. 13.

7) Siehe S. 36 f. dieser Arbeit.

8) Helander, a. a. O. S. 128.

9) Groß, J., Art.: „Das Konferenzsystem der Linienschiffahrt“ i. Schiffahrtsjahrbuch 1926, Hamburg, S. 160 ff.

5. durch bevorzugte Behandlung der Kundschaft,
6. durch Neugründung von Linien,
7. durch Gründung sogenannter improvisierter Linien [10]).

Hieraus ergibt sich aber auch, in welcher Richtung sich eine Verständigung bewegen muß. Es kommt vor allem darauf an, durch gemeinschaftliche Ratenfestsetzungen Unterbietungen hintanzuhalten und Verkehrsbedingungen zu vereinbaren, die eine Bevorzugung der einen oder anderen beteiligten Linie nicht mehr zulassen.

a) Ratenfestsetzung.

Sobald eine Einigung unter den sich bisher bekämpfenden Linien stattgefunden hat, wird ein Tarif aufgestellt, der für alle Teilnehmer Gültigkeit hat. Die darin geregelten Frachtsätze sind erfahrungsgemäß höher als die bisherigen Konkurrenzraten, denn der Zusammenschluß soll ja die Rentabilität der Unternehmungen wieder herbeiführen. Wenn der Konkurrenzkampf sehr lang und scharf gewesen ist, dann dürfte es sich häufig nicht erreichen lassen, daß die Frachtsätze gleich wieder auf die alte Höhe, die vor dem Einsetzen des Wettbewerbs bestanden hat, gebracht werden. Die Erfahrung lehrt, daß die Konferenzen mit Rücksicht auf die Verlader erst allmählich Frachterhöhungen durchführen. Als Beispiel sei auf das Vorgehen bei der Gründung des La-Plata-Pools am 1. Januar 1933 hingewiesen [11]).

Durch die Koalition wird in den meisten Fällen eine absolute Ausschaltung der Konkurrenz nicht bewirkt. Es bleiben des öfteren noch Außenseiterlinien und immer die Schiffsräumte der Trampreedereien. Dies hat zur Folge, daß die von den Konferenzen aufgestellten Tarife nicht die Starrheit besitzen, wie beispielsweise diejenigen der Eisenbahnen [12]).

Wenn auch dauernde Schwankungen durch die Konferenz-Tarife vermieden werden, so ist diesen doch eine gewisse Elastizität eigen, die eine Anpassung an die jeweilige Wirtschaftslage erkennen läßt. Etwaige Verschiebungen nach unten können auf einer Veränderung der Marktlage (Auftreten von Konkurrenz- oder Outsiderlinien) beruhen, während andererseits bei Eintreten von für die Linien ungünstigen Bedingungen (Verschlechterung der Hafenverhältnisse, längere Liegezeit usw.) Erhöhungen vorgenommen werden können. Diese Verteuerung kann aber ohne Tarifänderung in Form von Zuschlägen auf die Tarifraten in Erscheinung treten.

Die Güter selbst werden nach verschiedenen Klassen eingeteilt [13]). Es kommt dann nicht selten vor, daß Erhöhungen oder Ermäßigungen der

---

[10]) Wagner, W., Die Kalkulation der Transportkosten in der Seeschiffahrt unter Berücksichtigung des Wettbewerbs und seiner Einwirkung auf die Frachtratengestaltung, Ingolstadt 1929, S. 123.

[11]) Siehe S. 60 dieser Arbeit.

[12]) Hellauer, J., Nachrichten- und Güterverkehr, a. a. O. S. 270 ff.

[13]) „Die Seefrachttarife werden in zwei Hauptgruppen eingeteilt, in den Klassentarif und in den Einzeltarif. Daneben bestehen dann noch der Werttarif, der Tiertarif und der Gepäcktarif. Der Klassentarif nach der Westküste Südamerikas sieht beispielsweise vier Hauptklassen vor, daneben

Frachtrate einer bestimmten Ware durch das Einreihen in eine andere Klasse bewirkt werden. Die Durchführung dieser Maßnahme liegt einzig und allein der Konferenz ob. Im Einzeltarif, in dem eine Gruppierung nach Klassen nicht gemacht wird, ist für jeden Artikel die Frachtrate festgelegt. Hier können Veränderungen nach oben oder nach unten durch Erhöhung oder Erniedrigung des einzelnen Frachtsatzes stattfinden, was ebenfalls von der Konferenz durchgeführt wird. Da dauernd mit dem Wettbewerb der Trampschiffahrt gerechnet werden muß, werden für die Warenarten, die das eigentliche Gebiet der wilden Schiffahrt sind, also für Massengüter, besondere Ausnahmeklassen gebildet, in denen die Güter mit Ausnahmeraten zusammengestellt sind.

Die Vorteile einheitlicher Ratenfestsetzungen für Reederei und Befrachter sind erst durch die fortschreitende Verbandsbildung in der Seeschiffahrt ermöglicht worden. Für die Linien unterhaltenden Unternehmungen bedeutet die Aufstellung von Tarifen, die ihren Bedürfnissen angepaßt sind, die Sicherung einer gewissen Rentabilität; für die Befrachter wird durch die gesamte Ratenfestsetzung eine exakte, für längere Zeit gültige Kalkulation der Transportkosten möglich. Wenn auch Änderungen „jederzeit ohne vorherige Anzeige zulässig sind, so zeigen doch tatsächlich in gewöhnlichen Zeiten die meisten Seefrachttarife einen hohen Grad von Beständigkeit, so daß die Befrachter im allgemeinen diese Sätze ihren Berechnungen unbedenklich zugrunde legen können [14]).

b) Rabatte und Kontrakte.

Die Regelmäßigkeit der Abfahrtzeiten in der Linienschiffahrt hängt davon ab, daß ein genügend großer Kundenstamm vorhanden ist, der die Beförderung seiner Güter zuverlässig mit den Reedereien, die bestimmte Linien befahren, durchführen läßt. Sobald die Gesellschaften sich verbandsmäßig zusammenschließen, pflegen sie die Befrachter durch ein besonderes Rabattsystem an sich zu ketten. Diejenigen Ablader, die bereit sind, ihre Güter eine gewisse im voraus bestimmte Zeit mit Schiffen der koalierten Reedereien zu versenden, erhalten eine Rückvergütung auf die Frachtzahlungen in Form eines Rabattes. Meist wird der Rabatt erst „nach Ablauf eines weiteren Zeitraumes unter der Bedingung fällig, daß der Verschiffer auch während dieses weiteren Zeitraumes ausschließlich Schiffe von Verbandsmitgliedern benutzt hat" [15]). In seltenen Fällen

---

bestehen dann noch die Ausnahmeklassen, welche für Massengüter und sonstiges Spezialgut in Frage kommen. Der Australtarif führt zwölf verschiedene Klassen, der Levantetarif vierundzwanzig Klassen. Daneben bestehen dann die Ausnahmeklassen, beim Levantetarif die Sonderraten für Schwergut und die Klassifikation der Herkunftsrabatte. Ihrem Wert, ihrer Beschaffenheit und ihrer Verpackungsart entsprechend, rangieren die Güter nach der einen oder anderen Klasse; die besonderen Eigenarten für Saisonabladungen, Schwergut oder Sperrgut sind berücksichtigt und werden durch Konferenzen ständig überwacht und nachgeprüft." (Ebinger, F., Das Seefrachtgeschäft, 2. Auflage, Hamburg 1931, S. 8.)

[14]) Giese, K., Das Seefrachttarifwesen, Berlin 1919, S. 99.

[15]) Giese, a. a. O. S. 270.

wird der Rabatt auch im voraus gewährt[16]). An welchem Zeitpunkt der Rabatt zurückzuzahlen ist, wird auf den Verbandstagungen, den Konferenzen, beschlossen. Dort wird auch festgelegt, ob die Auskehrung auf einmal oder in zwei gleichen Teilbeträgen vorzunehmen ist[17]).

Durch die gleichartige Handhabung der Rabattsätze von seiten der koalierten Reedereien in Verbindung mit den Tarifen, an die sich alle zu halten haben, wird die innere Konkurrenz weitgehend ausgeschaltet. Bestehen bleibt aber immer noch die äußere Konkurrenz, so lange es möglich ist, daß die Ablader die Vereinbarungen mit den Konferenzlinien umgehen können. Nach Groß kommt es tatsächlich in der Praxis nicht selten vor, daß die Befrachter trotz der Rabattabmachungen noch Transporte durch Konkurrenzdampfer ausführen lassen. Danach hat das Rabattsystem der Konferenzen „eine klaffende Lücke, durch welche hindurch die Verlader im Bedarfsfalle mit Leichtigkeit den bindenden Verpflichtungen zu entschlüpfen vermögen, ohne ihre Rabattansprüche zu präjudizieren. Diese besteht bei den sogenannten fob-Lieferungen der Exporteure und Spediteure an die Dampfer der Konkurrenten“ [18]).

Da die Verschiffungen meistens von den Spediteuren durchgeführt werden, womit diese die Wahl des Schiffes in der Hand haben, erweist es sich als notwendig, sie in das Rabattsystem mit einzubeziehen. Die Auskehrung der Rabatte erfolgt dann nur, wenn auch der Spediteur des Befrachters die Verbandstreue gewahrt hat. „Hat er mit Außenseitern verladen, so gehen nicht nur er, sondern auch alle seine Autraggeber ihrer Ansprüche an die Konferenzlinien verlustig“ [19]), [20]).

Das Rabattsystem bleibt auch dann ohne Wirkung, wenn einzelne Ablader regelmäßig so große Mengen von Stückgütern zu versenden haben, daß für sie die Charterung eines Dampfers lohnend ist. Hier versuchen die Konferenz-Linien durch Mengenrabatte das Frachtgut an sich zu ziehen[21]). Vollständig unabhängig sind die Verlader von Massengut, die für ihre Verfrachtungen vorwiegend die auf diese Güterart eingerichteten Trampreedereien heranziehen.

Die gewollte Bindung der Verlader an die Konferenz-Linien durch die Gewährung von Treurabatten ist dann unmöglich, wenn die Gesetze eines Landes hindernd im Wege stehen, wie es z. B. in den Vereinigten Staaten der Fall ist[22]). Es muß deswegen auf andere Art versucht werden, eine enge Beziehung zwischen dem Befrachter und den Verfrachtern herzustellen. Dies geschieht mit Hilfe der Kontrakte.

---

16) Hellauer, a. a. O. S. 271.

17) Ebinger, a. a. O. S. 27.

18) Groß, a. a. O. S. 188.

19) Holzer, E., Die Wettbewerbslage der deutschen und amerikanischen Schiffahrt auf dem Nordatlantik, Jena 1931, S. 87.

20) An der gleichen Stelle berichtet Holzer die interessante Tatsache, daß einige Spediteure die Konferenzreedereien verklagt haben, weil die Anwendung dieser Treukommissionen sie in der Ausübung ihres Geschäftes über Gebühr beschränke. „Sie wurden aber durch das Reichsgericht in seinem Urteil vom 21. 9. 1927 abgewiesen, das damit die Konferenzpraktiken sanktionierte, falls sie nicht ausschließlich der Schädigung der Betroffenen dienen.“

21) Groß, a. a. O. S. 189.

22) Sherman Antitrust — Act vom Jahre 1890.

Bevor auf diese eingegangen wird, sollen noch die auf den wichtigsten Linien üblichen Verfrachtungsbedingungen angeführt werden. Zunächst sei darauf hingewiesen, daß von allen Linien ein Primagezuschlag [23]) auf die Nettoseefracht berechnet wird. Dieser Zuschlag gelangt dann in der Form des Treurabatts wieder zur Rückzahlung. Ebinger hat die verschiedenen Zuschläge und Rabatte zusammengestellt. Sie seien im Folgenden hier wiedergegeben:

„Während nach dem La Plata „plus 10% Primage minus 10% Rabatt" zur Anwendung kommt, wird nach Britisch-Indien der Zuschlag wie folgt berechnet: plus 10% Primage minus 5% sofortige Frachtrückgabe minus 10% Rabatt. Es wird in diesem Falle auf die Seefracht 10% aufgeschlagen, hiervon 5% wieder abgesetzt, so daß faktisch nur mit einem Zuschlag von 5% zu rechnen wäre, und auf die verbleibende Nettoseefracht werden 10% Rabatt gewährt. Nach Ostasien ist es ähnlich, aber einfacher. Hier wird ein Zuschlag von 5% erhoben, später wird dann 10% auf die Nettofracht zurückvergütet. Man erhält also die erhobenen 5% doppelt zurück. Nach der Westküste Südamerikas wird beispielsweise nur bei Abrechnung nach Gewicht ein Zuschlag von 10% erhoben, während der 10%ige Frachtrabatt auch für solche Abladungen gewährt wird, bei welchen eine Frachtberechnung nach Maß vorgenommen wurde! Nach den westindischen Plätzen werden außer der Primage, die in einigen Fällen in Höhe von 20% erhoben wird (es werden jedoch nur 10% Rabatt ausgekehrt), noch besondere Zuschläge erhoben." [24]).

Der Begriff Kontrakt wird in der Seeschiffahrt nicht einheitlich gebraucht. Giese unterscheidet ihrem Inhalte nach gleichartige, ungleichartige Kontrakte und Kontrakte zum Schutz gegen plötzliche Tarifänderungen. Für den vorliegenden Fall sind nur die zuerst genannten Kontrakte von Interesse, weil sie „ein Hilfsmittel der Kartellpolitik der Schiffahrtsverbände sind" [25]). Sie finden, wie gesagt, dort Anwendung, wo das System der Rabatte nicht durchführbar ist, und haben, ebenso wie diese, die Aufgabe, die Verlader eng an die Konferenz-Linien zu binden. Dies geschieht dadurch, daß die verbandstreuen Ablader insofern einen Vorteil genießen, als ihnen ein verbilligter Tarif eingeräumt wird.

---

[23]) „Die Zuschläge, die zumeist 5, 10 oder 15 Prozent betragen, werden gewöhnlich als Primage bezeichnet. Primage, auch Prämie, Kaplaken, Gratifikation (gratuity) genannt, ist eigentlich und ursprünglich eine Vergütung des Kapitäns seitens des Ladungsinteressenten. Man wollte ihn dadurch zur Erreichung eines bestimmten Erfolges (Ankunft der Ware in unbeschädigtem Zustand, rasche Abfertigung, Eintreffen des Schiffes am Bestimmungsort bis zu einem bestimmten Tage u. a.) anspornen. Das deutsche Seerecht suchte diese Sitte, die übrigens infolge der modernen Entwicklung des Seefrachtverkehrs ohnehin auf dem Aussterbepunkt stand, zur Vermeidung eines Pflichtenkonfliktes des Kapitäns zu unterdrücken, indem es im § 543 HGB. vorschreibt, daß derartige Belohnungen seitens des Schiffers dem Reeder anzurechnen sind. Tatsächlich hat sich schon lange der Gebrauch herausgebildet, daß die Primage vom Reeder als Frachtzuschlag erhoben wird." (Hellauer, a. a. O. S. 273.)

[24]) Ebinger, a. a. O. S. 16.

[25]) Giese, a. a. O. S. 277.

Als Beispiel führt Ebinger die Frachtberechnungen nach Manila an. Nach dort „werden von den Konferenzreedereien zwei verschiedene Raten angegeben. Die eine Rate versteht sich bei Verladung auf Kontrakt, die andere bei Verladung ohne Kontrakt. Die Kontraktrate ist um ca. 10% günstiger als die Nichtkontraktrate. Alle Güter bzw. jede Sendung, auch die kleinste, kann auf Kontrakt verladen werden. Man hat diese Methode eingeführt, um den Verladern den 10%igen Konferenzrabatt in dieser Form zu vergüten, da die auf den Philippinen geltenden amerikanischen Gesetze irgendwelche Frachtrückgaben in Form von Rabatten verbieten. Der Manila-Kontrakt verpflichtet die Ablader, nur mit den Schiffen der Konferenz zu verladen und gewährt denselben die ermäßigten Kontraktraten. Aus den vorgenannten Gründen verstehen sich die Frachtraten gegenüber den anderen Ostasienplätzen nach diesem Platz netto, d. h. ohne Primagezuschlag und ohne Rabattvergütung" [26]).

c) Klassifizierung.

Die Konferenz-Praxis hat des öfteren erwiesen, daß die Festsetzung der von allen einzuhaltenden Raten allein nicht genügt, um den Wettbewerb in jeder Richtung zu unterbinden. Es sind nämlich durch Steigerung der Leistungen immer noch Möglichkeiten vorhanden, größere Transportmengen an sich zu ziehen. Besonders trifft dies innerhalb des Passagierverkehrs zu, bei dem es viele Möglichkeiten gibt, die darin liegen, die Überfahrt den Gästen mehr oder weniger angenehm zu gestalten. So könnte es vorkommen, und es ist ein nicht seltener Fall [27]), daß eine niedrigere Schiffsklasse dieselben Bequemlichkeiten bietet wie eine höhere bei einer anderen Reederei. Die Folge davon müßte eine Abwanderung nach der in bezug auf die gebotene Leistung billigeren Linie sein.

Diese Fragen sind von größter Bedeutung und häufig Gegenstand der Konferenz-Besprechungen gewesen. Soll die Koalition nicht auffliegen, so muß in diesem Punkte eine Einigung gefunden werden. Meistens geschieht dies dadurch, daß für sämtliche Reedereien eine Festsetzung der Schiffsklasse vorgenommen wird, die eine gewisse Einheitlichkeit garantiert und nach der sich die Mitglieder zu richten haben.

Sicherlich werden dadurch gewisse Auswüchse der Konkurrenz beseitigt, bestehen bleibt trotzdem noch die individuelle Leistung der einzelnen Reederei. Je mehr diese es versteht, ihre Passagiere zufrieden zu stellen, einen desto größeren Anteil wird sie an sich ziehen können. Trotz der Koalitionen und der in ihnen durchgeführten Klassifizierung ist also ein Anreiz zur Leistungssteigerung und damit zum wirtschaftlichen und technischen Fortschritt bestehen geblieben.

C. Die Organisationsformen.

Die geschilderte wirtschaftliche Lage, die sich aus dem Wettbewerb der Linienschiffahrt ergibt und die schließlich zu einer Verständigung unter den Konkurrenten führt, ist als die Ursache der Verbandsbildung

---

26) Ebinger, a. a. O. S. 20.

27) Siehe S. 46 f. dieser Arbeit.

und der Konzentrationsbewegung in der Seeschiffahrt erkannt worden. Man hat, wie bereits angedeutet, die Koalitionsformen der Seeschiffahrt vielfach mit der Verbandsbildung der Industrie verglichen. Zwar weisen die Industrie-Kartelle eine gewisse Ähnlichkeit mit denen der Seeschiffahrt auf, doch bestehen gewisse Unterschiede. „Die gewohnten Begriffe des Industriekartells lassen sich nicht ohne weiteres auf die Schiffahrt übertragen, wenn auch natürlich das Ziel das gleiche ist, nämlich Sicherung und möglichst auch Erhöhung der Betriebsgewinne“ [28]).

Bekanntlich erstreben die sich zusammenschließenden industriellen Unternehmungen eine Monopolstellung im Markte. Hingegen wird bei den Linienreedereien durch die Verbandsbildung eine Monopolstellung nicht geschaffen; sie wird durch die verbleibende Konkurrenz der freien Schiffahrt verhindert. Sax weist noch auf einen zweiten Punkt hin, der die Kartellbildung der Seeschiffahrt von der der Produktionsindustrie unterscheidet. „Ein Industriekartell kann sich unter Umständen zu einem Gemeinschaftsunternehmen umwandeln, welches die Produktion einer Güterart innerhalb eines bestimmten Gebietes nach Gutdünken regelt; ein Machtverhältnis, das äußersten Mißbrauch ermöglicht, von dem aber auch ein für die Volkswirtschaft höchst ersprießlicher Gebrauch gemacht werden kann. Solches ist bei der Schiffahrt noch viel weniger möglich als eine ausbeuterische Preisstellung. Die weltwirtschaftliche Konkurrenz bleibt bestehen und läßt sich nicht ausschließen“ [29]).

Die Tatsache, daß die Koalitionen im Gegensatz zur Konzentration, wollen sie voll wirksam sein, nicht auf die Reedereien eines Landes beschränkt bleiben, sondern zu internationalen Abreden führen müssen, hat zur Folge, daß die Koalitionsformen für den Außenstehenden nicht selten recht unklar und unübersichtlich sind.

Unter diesem Gesichtswinkel gesehen ist es zu verstehen, daß bei den wissenschaftlichen Bearbeitern keine einheitliche Linie in bezug auf die Anwendung der Begriffe anzutreffen ist. Abgesehen davon, daß der eine als Konferenz bezeichnet, was der andere nur als Agreement ansieht, werden auch die Begriffe der hauptsächlichsten Verbandsformen nicht eindeutig gebraucht. Während manche Autoren [30]) die Konferenz als Oberbegriff von Agreement, Pool und Betriebsgemeinschaft auffassen, wird sie von anderen [31]) als den drei letzten nebengeordnet betrachtet. Der letzteren Anschauung schließt sich auch der Verfasser an.

Dagegen findet der Begriff Fusion allenthalben einheitliche Anwendung.

---

[28]) Pauls, H. G., Art.: „Die Kartellierung in der internationalen Schiffahrt“ i. Der deutsche Volkswirt, 3. Jahrg., Nr. 10 v. 7. 12. 1928, S. 306.

[29]) Sax, E., Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 2. Bd., „Land- und Wasserstraßen, Post, Telegraph, Telephon“, 2. Auflage, Berlin 1920, S. 236.

[30]) Fischer, G., Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, Stuttgart 1928, S. 1150 ff.; Groß, a. a. O. S. 173; Thieß, a. a. O. S. 23; Lenz, P., Die Konzentration im Seeschiffahrtsgewerbe, Jena 1913, S. 83 ff.

[31]) Botsch, H., Art.: „Die Organisation im Frachtverkehr der internationalen Linienschiffahrt“ i. Hamburger Ueberseeverkehrs-Handbuch 1928, Hamburg, S. 27 ff.; Hellauer, a. a. O. S. 246.

Der Grund für die Schwierigkeit der begrifflichen Abgrenzung der Koalitionsformen liegt in der Mannigfaltigkeit der praktischen Erscheinungsformen.

„Nicht nur die Eigenarten der beteiligten Reedereien, ihrer Flotten und ihrer Organisationen, sondern auch die besonderen Einflüsse der Warenmarktgestaltung erfordern ein sorgsames Anpassen der Vertragsbedingungen an die jeweiligen Sonderverhältnisse und gleichzeitig eine weitgehende Elastizität, so daß zwischen den Konferenzen so viel graduelle Unterschiede festzustellen sind, daß Vertragscharakter und Wirkungsgrad nicht immer ohne weiteres festzustellen sind“ [32]).

Wenn im Folgenden die wichtigsten Organisationsformen — Agreement, Konferenz, Abrechnungsgemeinschaft (Pool) und Betriebsgemeinschaft — behandelt werden, dann muß gleich eingangs der Vorbehalt gemacht werden, daß diese Formen in der Praxis nicht in der absoluten Reinheit vorkommen, wie die theoretischen Darstellungen vielleicht vermuten lassen könnten [33]), [34]).

1. Agreement.

Diese Art der Verbandsbildung findet sich besonders in den Anfängen der Linienschiffahrt. Sie ist häufig der Vorläufer für spätere, festere Zusammenschlüsse gewesen. Aber auch dort, wo bereits eine engere vertragliche Bindung besteht, pflegt man einzelne Fragen, die eine vertragliche Bindung nur schwer vertragen können oder die einer zahlenmäßigen Erfassung nicht zugänglich sind, auf dem Wege der mündlichen Abreden zu regeln [35]). In Fällen, in denen die eingegangenen Bindungen einer offiziellen Behandlung und Bekanntgabe nicht angebracht erscheinen, wird die Form des Agreement gewählt. Diese Abmachungen haben „nur moralische, nicht rechtliche Verbindlichkeiten“ [36]).

Die getroffenen Abreden haben sehr oft negativen Charakter, d. h. sie beziehen sich auf das Unterlassen irgendwelcher Handlungen, die eine gegenseitige Schädigung zur Folge haben könnten. „So verpflichten sich insbesondere die in einem Agreement zusammengeschlossenen Linien, die Beförderungspreise gegenseitig nicht zu unterbieten und eine allgemeine Herabsetzung derselben bzw. Ermäßigungen im Sonderfalle nicht ohne Zustimmung aller übrigen vorzunehmen.“ [37])

[32]) Pauls, a. a. O. S. 307.

[33]) Botsch schreibt dazu a. a. O. S. 27: „Wenn man heute die Betriebsgemeinschaft, die Konferenz und den Pool als die drei hauptsächlichsten Organisationen der internationalen Linienfahrt bezeichnet, soll damit nicht gesagt sein, daß jedes dieser Systeme in scharfer Abgrenzung einem bestimmten Zweck dient oder daß jede dieser Formen nur für sich in der Praxis vorkäme. Gerade das Gegenteil ist der Fall. Man kann sogar feststellen, daß heute keine von ihnen ohne irgend eine Verquickung mit einer anderen praktisch Anwendung findet.“

[34]) Giese, a. a. O. S. 88, bringt hierzu ein anschauliches Beispiel aus dem La-plata-Verkehr der Vorkriegszeit.

[35]) Pauls, a. a. O. S. 307.

[36]) Hellauer, a. a. O. S. 246.

[37]) Groß, a. a. O. S. 173.

Soweit sich die Abmachungen auf Beförderungspreise, Frachtraten, Rabatte und dergleichen beziehen, erhält das Agreement den Charakter eines Preiskartells. Werden darüber hinaus noch Vereinbarungen über Linienführung getroffen oder Versprechungen gegeben, in die Verkehrswege der anderen Gesellschaften nicht einzudringen bzw. gewisse Häfen nicht zu berühren, so kommen diese Abmachungen den Gebietskartellen nahe.

Neben Preisabreden und Gebietseinteilungen können gewisse technische Vereinbarungen durch die Agreements getroffen werden. Hierher gehören die Abmachungen über Konnossemente und Konnossementsklauseln, sowie Abmachungen über die gleichmäßige Behandlung der Ablader [38]).

Agreements werden dort abgeschlossen, wo feste Verträge aus irgendwelchen Gründen nicht möglich sind, sei es, daß der Boden für ein geschlossenes Vorgehen noch nicht reif ist, oder daß der Bekanntgabe des Zusammenschlusses gewisse Bedenken entgegenstehen. „Überhaupt spielt die ungeschriebene ehrenwörtliche Vereinbarung gerade in der internationalen Schiffahrt eine entscheidende Rolle, und zwar auch dort, wo feste Konferenz-Verträge bereits vorhanden sind." [39])

Der Nachteil der Agreements liegt darin, daß die Zusammenfassung der Linien nur eine lose ist und daß keinerlei Gewähr besteht, daß die getroffenen Abmachungen auch eingehalten werden. Demnach ist die Wirkung des Agreements von der Vertragstreue der koalierten Gesellschaften abhängig. Die Durchbrechung der getroffenen Vereinbarungen versucht man durch eine Konventionalstrafe einzuschränken [40]).

Um die Nachteile der Agreements zu vermeiden, führt das Agreement meist zur Bildung festerer Koalitionsformen, die in Verträgen mit rechtlicher Wirksamkeit gipfeln.

2. Konferenz.

Die Konferenz ist die am meisten verbreitete Koalitionsform in der Seeschiffahrt. Sie ist zu den Kartellen niederer Ordnung zu rechnen [41]). und zwar unterscheidet man analog den Kartellformen in der Industrie

a) Gebietskartelle,
b) Arbeitsteilungskartelle,
c) Preiskartelle [42]).

Auch hier kommen jedoch die einzelnen Formen nicht rein vor, sondern meistens wird die Konferenz gleichzeitig sowohl Gebiets- als auch Preiskartell sein [43]). Erdmann definiert sie deshalb als „eine Ver-

[38]) Groß, a. a. O. S. 174.

[39]) Pauls, a. a. O. S. 307.

[40]) Die Sicherung ehrenwörtlich gegebener Versprechungen durch Konventionalstrafen erscheint ungewöhnlich. Die Mitteilung dieser Tatsache findet sich in der Literatur bei Fischer, a. a. O. S. 1150.

[41]) Stapelfeld, a. a. O. S. 71.

[42]) Thieß, K., Wörterbuch der Volkswirtschaft, Art.: „Verbandsbildung in der Handelsschiffahrt", 1911, S. 1150.

[43]) Hellauer, a. a. O. S. 246: „Sie stellen vielfach gleichzeitig Preis- und Gebietskartelle dar."

quickung von Gebiets- und Preiskartell derart, daß sowohl die von den Reedereien zu bedienenden Häfen als auch die Frachten festgelegt sind“ [44]).

Bei den Gebietskartellen handelt es sich um die Abgrenzung der Gebiete der vertraglich gebundenen Reedereien; die einzelnen Linien werden auf bestimmte Häfen beschränkt. Das Gebietskartell kann aber nur wirksam werden, wenn die Gebiete klar voneinander zu trennen sind, wenn die Häfen weit auseinander liegen und sie ein selbständiges Hinterland haben, wie z. B. Deutschland und England mit Rücksicht auf den Export zahlreicher Produkte [45]).

Eine solche Abgrenzung läßt sich aber nicht immer durchführen, besonders dort nicht, wo in einem Hafen eine große Anzahl von Linien zusammenlaufen. In diesem Fall werden vertragliche Abreden über den einzuhaltenden Fahrplan getroffen werden müssen, d. h. es tritt ein Arbeitsteilungskartell (Fahrplankartell) in Wirksamkeit. „Befahren z. B. zwei oder mehr Gesellschaften von demselben oder von benachbarten Häfen aus die gleiche Route, so werden oft die Abfahrtstage nach gemeinsamer Übereinkunft so gelegt, daß für den ganzen Verband ein bestimmter Turnus herauskommt“ [46]). Auf diese Weise wird erreicht, daß ein bestimmtes Gebiet eine gewisse Zeit jeweils einer Linie vorbehalten bleibt, so daß man dadurch eine „natürliche Teilung des Verkehrs“ [47]) erzielt.

Die besprochenen Abmachungen allein würden aber nicht verhindern, daß eine Abwanderung der Güter von einem Hafen zum andern, veranlaßt durch Frachtunterbietungen, eintritt [48]). Deshalb ist es notwendig, daß man sich gleichzeitig über die Frachtsätze verständigt. So entsteht ein Preiskartell, in welchem vereinbart wird, daß für gleiche Waren, die über verschiedene Häfen geleitet werden, die Seetransportrate bei allen Linien dieselbe sein soll [49]).

Die Festsetzung der Beförderungspreise geschieht auf Grund einer Selbstkostenrechnung, die als Betriebsgeheimnis behandelt wird und den Außenstehenden nicht zugänglich ist. Als Ergebnis der Konferenz-Beschlüsse wird dann ein Gütertarif aufgestellt, der sich ursprünglich meist auf die Klassifizierung von wenigen Warengattungen beschränkt hat und

---

44) Erdmann, R., Art.: „Die Rationalisierung der Seeschiffahrt“ i. Nauticus 1928, S. 78.

45) Eucken, a. a. O. S. 73.

46) Overzier, a. a. O. S. 7 f.

47) Eucken, a. a. O. S. 79.

48) So weist Overzier, a. a. O. S. 8, darauf hin, daß, wenn beispielsweise im Südamerikadienst zwischen deutschen und englischen Gesellschaften ein Gebietskartell dergestalt besteht, daß im Frachtverkehr die englischen Linien deutsche Häeffen und umgekehrt die deutschen Linien englische Häfen nicht anlaufen dürfen, trotz dieses Gebietskartells ein großer Teil des deutschen Ausfuhrgutes für Südamerika den Engländern zufallen würde, wenn diese die Frachtraten so ermäßigten, daß es trotz der weiteren Entfernung des Verschiffungshafens für den deutschen Exporteur vorteilhafter wäre, statt von deutschen, von englischen Häfen aus zu exportieren.

49) Murken, E., Die großen transatlantischen Linienreedereiverbände, Pools und Interessengemeinschaften, Jena 1922, S. 134.

der heute, wenigstens auf den Hauptverkehrslinien, zu einem außerordentlich komplizierten Gebilde geworden ist[50]).

Es ist nun zu fragen, ob das Konferenz-System dazu neigt, die Frachten ungebührlich hoch zu halten. Diese Frage wird von der Praxis verneint[51]). Nach der Meinung von Botsch hält die Konferenz die Raten nur auf einer Höhe, die für die Gewährleistung der Rentabilität der Linie erforderlich ist.

Auf der anderen Seite wird in der Stabilität der Raten, die durch die Konferenz bewirkt wird, ein Vorteil für den Verlader gesehen, weil dieser nun auf lange Sicht kalkulieren kann[52]). Demgegenüber weist aber Helander darauf hin, daß eine Festsetzung der Frachtraten für einen längeren Zeitraum eine Erschwerung der Anpassungsfähigkeit der Reedereien an die jeweilige Wirtschaftslage bedeutet. „Je schwankender die Warenpreise in der Krise und der Depression werden, desto leichter beweglich müssen auch die Frachtraten sein, um nicht verkehrsmindernd zu wirken“[53]).

Nun besteht die Gefahr der Hochhaltung der Preise nur bei solchen Zusammenschlüssen, die eine Monopolstellung im Markte erringen. Dies ist aber, wie gesagt, durch die Konferenz nicht zu erreichen. Ist es schon schwer, sämtliche auf der betreffenden Verkehrsbeziehung fahrende Linientonnage in sich zu vereinigen — das Hamburger Überseeverkehrs-Handbuch erachtet zur Erreichung einer vollen Wirksamkeit etwa 90—95% für notwendig[54]) — so ist es ganz unmöglich, die Konkurrenz der Trampschiffahrt zu beseitigen.

Die Konferenz kann zwar, wenn sie alle in Frage kommenden Linien zusammenfaßt, einen bedeutenden Machtfaktor im Seeverkehr darstellen, sie kann aber trotzdem nicht verhindern, daß die Ablader, die den Gütertarif als zu hoch empfinden, den Gütertransport durch die Außenseiter der freien Schiffahrt durchführen lassen.

Die aus dem Konkurrenzkampf sich ergebenden Ratenkriege sind bereits an anderer Stelle[55]) besprochen worden. Sofern sie sich gegen außenstehende Linien richten, enden sie entweder mit Verdrängung der Linien oder mit Verständigung. In beiden Fällen wird die Stellung der Konferenz gefestigt. Trotzdem muß mit den Ratenunterbietungen der freien Schiffahrt weiter gerechnet werden. Um diesen zu begegnen, wendet die Konferenz preispolitische Maßnahmen an, die sich, wie bereits dargestellt[56]), grundsätzlich auf folgende drei Möglichkeiten erstrecken können: Treurabatt, Kontraktraten, Spezialraten.

---

50) Pauls, a. a. O. S. 307.

51) Botsch, a. a. O. S. 28.

52) S. hierzu Reuther, a. a. O. S. 230. „Gerade die Konferenz ist für den Ueberseehandel von hervorragender Bedeutung, denn sie ist es, die vornehmlich die Tarife (Fracht- und Passagesätze) stabilisiert. Erst durch ihr Wirken wird es für den Ablader, der regelmäßig Versendungen zu machen hat, möglich, Angebote, Cif-Offerten nach Uebersee hinauszulegen.“

53) Helander, a. a. O. S. 130.

54) Botsch, a. a. O. S. 28.

55) Siehe S. 2 dieser Arbeit.

56) Siehe S. 9 ff. dieser Arbeit.

Die meisten Konferenzen haben an den Ausgangspunkten der Linien einen Sekretär sitzen, der die Aufgabe hat, Schiffsmakler und Spediteure von Änderungen der Frachtraten in Kenntnis zu setzen, sowie Änderungen und Beschwerden entgegenzunehmen. Außerdem ist er verpflichtet, darauf zu achten, daß die Konferenzabmachungen durch die Mitglieder der Konferenzen eingehalten werden [57]).

Der Konferenz-Sekretär kann, sofern es ausnahmsweise notwendig erscheint, Frachtermäßigungen von sich aus eintreten lassen. Diese Vollmacht hat den Vorteil, daß nicht wegen eines einzelnen Falles der gesamte Apparat der zahlreichen Konferenz-Reedereien in Bewegung gesetzt werden muß [58]). Alle getroffenen Maßnahmen bedürfen aber der Genehmigung der Konferenz, also sämtlicher angeschlossener Schiffahrtsgesellschaften.

Die Konferenz, obwohl eine noch relativ lose Vereinigung der Linienreedereien, bedeutet für die einzelne Unternehmung ein Sicherung ihrer Marktposiition. Durch die Ausschaltung der schädlichen Folgen einer übermäßigen Konkurrenz kann die einzelne Unternehmung ihren wirtschaftlichen und technischen Ausbau in Ruhe durchführen. Die Ratenfestsetzung in bestimmter Höhe hat in betriebswirtschaftlicher Hinsicht zur Folge, daß die Betriebe in ihrem Bestreben nach einer steigenden Rentabilität auf Kostensenkung hinarbeiten. Eine Verbesserung der Organisation und eine günstigere Gestaltung des Kostengefüges sind die Ergebnisse. Gleichzeitig wird die technische Leistungsfähigkeit erhöht, weil nur durch eine Steigerung der Verkehrsleistung neue Kunden gewonnen werden können. „Die Mittel hierzu sind eine gediegene, höchst individuelle Art der Kundenbehandlung und die Reklame, mit der auf die Sicherheit, Häufigkeit und Schnelligkeit der einzelnen Verkehre immer wieder hingewiesen wurde“ [59]).

Bemerkenswert an dieser Reklame ist, daß sie von jeder der Konferenz-Reedereien im eigenen Namen getrieben wird. Hier bietet sich also noch immer eine Möglichkeit für die Linien, in Wettbewerb um den Kunden zu treten. Tatsächlich zeigt sich, daß, wenn in Zeiten der Krise und Depression das Verhältnis zwischen Tonnage und Frachtangebot ein ungünstiges wird, die Mittel der Konferenz nicht mehr genügen, eine Konkurrenz zu verhindern [60]). Es stellt sich dann heraus, daß es noch stärkerer Bindungen bedarf, um den Wettbewerb der Linien zu unterbinden.

3. Pool.

Eine festere Organisationsform und eine wirkungsvollere Ausschaltung der Konkurrenz stellen die Abrechnungsgemeinschaften oder Pools dar, die, wenn man die für die Industrie übliche Begriffsbildung heranziehen will, als Verteilungskartelle angesprochen werden können [61]). Sie sind also den Kartellen höherer Ordnung zuzurechnen [62]).

---

[57]) Ebinger, a. a. O. S. 6.

[58]) Botsch, a. a. O. S. 30.

[59]) Stapelfeld, a. a. O. S. 73.

[60]) Helander, a. a. O. S. 129, weist darauf hin, daß „viele Formen der Konkurrenz durch die Konferenzen nicht beseitigt werden können“.

[61]) Fischer, a. a. O. S. 1151.

[62]) Stapelfeld, a. a. O. S. 73.

„Unter einem Pool wird in der Seeschiffahrt eine Vertragsgemeinschaft in dem Sinne verstanden, daß entweder die gesamten oder ein Teil der Beförderungseinnahmen nach einem im voraus festgestellten Schlüssel an die Mitglieder verteilt werden" [63]). Damit stellt die Abrechnungsgemeinschaft gegenüber der Konferenz eine straffere Organisationsform dar, weil sie den Wettbewerb nicht nur einschränkt, sondern weitmöglichst auszuschalten versucht.

Der Pool verdankt seine Entstehung meist einer vorangegangenen andersartigen Abrede und entwickelt sich aus dem Agreement oder der Konferenz [64]). Es konnte festgestellt werden, daß die genannten Koalitionsformen in Zeiten der Krise häufig keine genügende Wirksamkeit haben, so daß sich aus der zerrütteten Frachtenlage meist die Notwendigkeit der Poolbildung ergibt [65]).

Den wichtigsten und strittigsten Punkt innerhalb des Poolsystems bildet die Beteiligungszahl. „Sie stellt für jede Linie, die sich als Mitglied beim Pool beteiligen will, den Anteil dar, der auf Grund der nachweisbaren Verkehrsleistung berechnet wird" [66]). Selbstredend ist jede Linie bestrebt, sich eine möglichst hohe Beteiligungsziffer zusichern zu lassen. Hieraus erwachsen oft heftige Kämpfe, und nicht selten pflegen die Verhandlungen zu scheitern [67]).

Es muß versucht werden, einen objektiven Maßstab zu finden, der alle Beteiligten befriedigt. Als Verrechnungsgrundlage dienen entweder die Gesamttonnage oder die durchschnittlichen Verkehrsleistungen der letzten Jahre. Diese ermittelten Anteile können für eine längere Zeit festliegen, oder sie werden durch Verschiebungen im Tonnageverhältnis bzw. in der Leistungsfähigkeit jährlich neu festgestellt. Wenn Linien über ihren Anteil hinaus Beförderungen vorgenommen haben, müssen diese, um die anderen nicht zu benachteiligen, gewisse festgesetzte Beträge für die Mehrbeförderung der Abrechnungsstelle zuführen (Kompensationsrate) [68]). Dabei kann, um einen Ausgleich zu schaffen, die Rate der gut beschäftigten Linien heraufgesetzt werden, während die schlechter beschäftigte mit ihrer Rate evtl. herunter gehen darf. Diese Art der Abrechnung setzt aber in allen Fällen eine Einheitlichkeit in der Leistung voraus, die durch die Verschiedenartigkeit der Güter fast nie gegeben ist. Deshalb kommen Abrechnungsgemeinschaften in der geschilderten Form ausschließlich im Personenverkehr im Zwischendeckverkehr vor [69]).

Im Frachtgeschäft sind verschiedene Arten von Verrechnungsmethoden zu unterscheiden. Meistens handelt es sich um sogenannte moneypools, bei welchen nach Ablauf einer Rechnungsperiode — normalerweise ein Jahr — die vorher zusammengeworfenen Geldeinnahmen nach Maßgabe des vereinbarten Verteilungsschlüssels auf die einzelnen Linien ver-

---

63) Napp-Zinn, A. F., Art.: „Seeschiffahrt" i. Wörterbuch der Volkswirtschaft, 4. Auflage, 3. Bd., Jena 1933, S. 180.

64) Reuther, a. a. O. S. 229.

65) Helander, a. a. O. S. 229.

66) Wagner, a. a. O. S. 150.

67) Overzier, a. a. O. S. 9.

68) Huldermann, a. a. O. S. 53.

69) S. hierzu Pauls, a. a. O. S. 308.

teilt werden[70]). Eine andere Schlüsselung sehen die goods-pools vor. In diesen Abrechnungsgemeinschaften, die sehr selten sind, werden die Ladungsmengen gepoolt. Auch die Zahl der Dampferabfahrten kann Grundlage der Poolung sein[71]).

Wenn der Pool tatsächlich eine Einschränkung des Wettbewerbs erreichen soll, ist es notwendig, die Einnahmen, nicht die Ladungsmengen zur Verrechnungsbasis zu machen. Würde jeder Linie ein bestimmter Anteil am Gesamtladungsangebot überlassen ohne Berücksichtigung der Frachteinnahmen, dann würde im Pool der Wettbewerb geradezu herausgefordert werden, weil sich jede Linie anschicken würde, nur die besser entgelteten Güter als Transportgut zu beschaffen[72]).

Bei der Abrechnung auf Grund der Einnahmen können verschiedene Formen gewählt werden, die den Zweck, Ausschaltung der Konkurrenz untereinander, mehr oder minder erreichen.

Alle Pool-Mitglieder können übereinkommen, sämtliche Einnahmen der gemeinsam befahrenen Linien nach bestimmten Prozentzahlen aufzuteilen. Jede Reederei muß aus diesen Überweisungen ihre Kosten decken[73]). Aus der Verpflichtung, daß alle Einnahmen in eine Kasse zu fließen haben, wird ermöglicht, daß der Pool eine ständige Kontrolle über die von seinen Mitgliedern geforderten Raten hat. Eine Unterbietung der Preise ist bei dieser Handhabung zumindest in offener Form nicht angängig. Die Gewährung einer billigeren Frachtrate eines Mitgliedes an einen Kunden bietet schon deshalb keinen Anreiz, weil die Linie dem Pool-Büro alle Einnahmen zu den festgesetzten Preisen melden muß[74]).

Eine weitere Möglichkeit der Verrechnung stellt die Poolung des Reingewinns dar. Die Abrechnung ist dabei im Zwischendeckverkehr anders als im Frachtgeschäft. Im ersteren Falle fließen alle Einnahmen ohne Abzug in die Poolkasse. Aus ihr werden die angenommenen Selbstkosten für jede über die Beteiligungsziffer hinaus gefahrene Person zurückvergütet. Der überschießende Teil verbleibt der Poolkasse und wird unter die Mitglieder gemäß ihrem Beteiligungsverhältnis aufgeteilt[75]). Es handelt sich hier um die bereits dargestellte Kompensationsrate.

Im Frachtgeschäft wird den Mitgliedern ein Teil ihrer Einnahmen pro Beförderungseinheit, die den errechneten Selbstkosten entsprechen sollen, belassen. Gepoolt wird immer, was über diesem „Regiesatz", der carrying rate, erzielt wird[76]). Liegt der abzuführende Satz über den Selbstkosten der betreffenden Linie, dann bleibt der Anreiz bestehen, über die festgesetzte Beteiligungsquote hinaus noch Ladung an sich zu ziehen. Die Konkurrenz wird demnach um so eher beseitigt werden, je niedriger der zurückbehaltene Betrag ist.

Es interessiert nun noch, festzustellen, nach welchen Grundsätzen der gemeinsame Gewinn zu verteilen ist. Man kann den tatsächlichen Ver-

70) Groß, a. a. O. S. 179.
71) Fischer, a. a. O. S. 1151.
72) Wagner, a. a. O. S. 151.
73) Thieß, a. a. O. S. 22.
74) Wagner, a. a. O. S. 155.
75) Groß, a. a. O. S. 183.
76) Botsch, a. a. O. S. 30.

kehr zugrunde legen und jedem der Beteiligten bestimmte Prozentanteile überweisen, oder es kann die Tonnage, die jede Reederei zur Verfügung stellt, den Verteilungsschlüssel bilden [77]), [78]).

Selbst wenn es gelingt, durch ein gut gewähltes Poolungssystem die innere Konkurrenz vollständig auszuschalten, so bleibt immer noch ein gewisser Anreiz zum Überfahren der vorgeschriebenen Verkehrsanteile, selbst wenn sich daraus eine Deckung der Selbstkosten in voller Höhe zunächst nicht ergibt. Der Pool ist eine zeitlich begrenzte Koalitionsform. Nach Ablauf des Vertrages werden gewöhnlich die Verkehrsanteile neu geregelt. Derjenigen Reederei, die einen erhöhten Anteil am Verkehr anmelden kann, wird bei einer erneuten Quotenverteilung ein größerer Prozentsatz zugebilligt werden müssen. Dadurch wird jede Reederei bemüht bleiben, ihren Verkehr zu steigern, um bei der zukünftigen Neufestsetzung der Anteile eine größere Quote zugebilligt zu erhalten. Hieraus ergibt sich der Drang der Pool-Mitglieder, „auf Statistik zu fahren" [79]).

Die Verwaltung und Überwachung des Pools wird von bestimmten, vertraglich festgesetzten Organen ausgeführt. Murken hat eine eingehende Beschreibung des bedeutsamsten, vor dem Kriege wirksamen Pools, des Nordatlantischen Dampfer-Linien-Verbandes, und seines organisatorischen Aufbaus gegeben. Danach waren die folgenden Organe vorhanden:

1. der ständige Sekretär,
2. der Sekretär-Ausschuß (board of secretaries),
3. der Präsidialausschuß (board of presidents),
4. die Konferenzen (pool-meetings),
5. der Schiedsrichter [80]).

Die eigentliche Überwachung liegt dem Sekretär ob. „Seine besondere Aufgabe ist es, bereits während des Ablaufes des betreffenden Jahres dafür Sorge zu tragen, daß jede Linie ihren Verkehr selbst einfährt" [81]). Weiterhin hat er auf die Einhaltung der vereinbarten Frachtraten zu achten und die Abrechnung zwischen den einzelnen Pool-Mitgliedern vorzunehmen. Ermöglicht wird dies dadurch, daß jedes Pool-Mitglied verpflichtet ist, innerhalb vorgeschriebener Perioden sämtliche Ladungsmanifeste einzureichen. Verfehlungen werden gemäß den Vertragsbedingungen durch Konventionalstrafen geahndet. Jeder Pool-Teilnehmer hat im Pool-Büro einen Solawechsel (promissory-note) in vorgeschriebener Höhe zu hinterlegen. „Im Falle auszuübenden Strafvollzuges wird dieser Wechsel dem Schuldigen zur Einlösung vorgelegt, nachdem erst durch Schiedsspruch der Verstoß des Schuldigen als straffällig anerkannt worden ist" [82]).

---

77) Groß, a. a. O. S. 23.

78) Eucken, a. a. O. S. 89 ff. gibt genaue Angaben über die Technik der Gewinnverrechnung.

79) Napp-Zinn, a. a. O. S. 74.

80) Murken, a. a. O. S. 37 ff.

81) Stapelfeld, a. a. O. S. 74.

82) Wagner, a. a. O. S. 154.

Über die interne Verrechnung der Poolanteile finden sich, mit einer Ausnahme (Wagner), in der Literatur keinerlei Angaben [83]), [84]). Die Aufgaben, die das Pool-Büro in dieser Beziehung zu erfüllen hat, werden von Wagner wie folgt dargestellt:

„Sodann ist die wichtigste Obliegenheit der Geschäftsstelle die Berechnung der einzelnen Pool-Anteile am Schlusse der Wirtschaftsperiode und die entsprechende Verteilung bzw. die Vornahme der Ausgleichszahlungen innerhalb einzelner Linien, wenn Über- oder Unterschreitungen der Pool-Verpflichtungen vorgekommen sind. Die letzterwähnte Kompensation soll aber nur im äußersten Fall zur Anwendung kommen. Als Regelfall gilt der Grundsatz, daß jede Teilnehmerlinie ihren Verkehrsanteil selbst erfüllt und damit ihren Pool-Part selbständig bestimmt. Um die Kompensationen tunlichst zu vermindern, hat der Vorstand der Geschäftsstelle während der Wirtschaftsperiode darauf zu achten, daß jedes Pool-Mitglied auch tatsächlich seine überkommenen Quoten ordnungsmäßig erledigt. Stellen sich bereits innerhalb der laufenden Epoche Unregelmäßigkeiten heraus, so hat die Geschäftsstelle Ausgleichsmaßnahmen zur Hand, um keine zu großen Differenzen entstehen zu lassen. Dies geschieht einmal dadurch, daß Ladungen seitens der Pool-Zentrale unmittelbar an in ihren Leistungen zurückgebliebene Teilnehmer überwiesen werden, oder daß Linien, die mit ihren Erfüllungen bereits die vorgeschriebene Menge gegenüber anderen überschritten haben, veranlaßt werden, eine gewisse Zahl von Ausläufen zu unterlassen. Letzteren Weg wird man aber, wenn irgendwie möglich, zu umgehen suchen, weil dadurch die Kalkulationen auf lange Sicht und die damit verbundenen Fahrtdispositionen unvorhergesehen empfindlich beeinflußt werden" [85]).

Die Bedeutung des Vorkommens der Gewinnabrechnungsgemeinschaften hat sich gegenüber der Vorkriegszeit vermindert. Die Pools im Fracht-, besonders im Passagiergeschäft, sind in den letzten Jahren seltener geworden [86]). So sind bekannte Pool-Abkommen im Passageverkehr der Vorkriegszeit, z. B. der Nordatlantik-Pool, nicht wieder aufgelebt, während andererseits Frachtenpools, z. B. der Brasil-Pool, in eine Konferenz zurückverwandelt wurden [87]).

Die schwankenden Machtverhältnisse der ersten Nachkriegsjahre erwiesen sich der Pool-Bildung, die eine starre Bindung der Vertragspartner zur Folge hat, als nicht günstig. Tiefgreifende und mit einer gewissen Schnelligkeit sich vollziehende Frachtratenänderungen verlangten Unternehmungsorganisationen, denen ein besonderer Grad von Elastizität eigen ist.

---

[83]) So schreibt Overzier, a. a. O. S. 11, „auf die innere Organisation des Pools und die komplizierte Kartelltechnik einzugehen, muß ich mir versagen, da dies mit Recht zu den sorgfältigst gehüteten Geheimnissen der Verbände gehört".

[84]) S. auch Napp-Zinn, a. a. O. S. 180.

[85]) Wagner, a. a. O. S. 154.

[86]) Holzer, a. a. O. S. 86.

[87]) Pauls, a. a. O. S. 308.

4. Betriebsgemeinschaft und Union.

Die Betriebsgemeinschaft ist die Koalitionsform, in der die straffste Bindung erreicht und der Wettbewerb vollständig ausgeschaltet wird. Nach Botsch ist die Betriebsgemeinschaft „eine Kräfteverteilung zweier oder mehrerer Reedereien, die sowohl den eigenen Wettbewerb ausschalten, wie auch den von Außenseitern unterbinden soll, indem sie die eigene Leistungsfähigkeit durch planvolle Regelung der vermehrten Schiffsexpeditionen, durch Herabsetzung der Regie- und Verwaltungskosten erhöht“ [88]). Während als weiteres Merkmal in der Vorkriegsliteratur der nationale Charakter der Betriebsgemeinschaft im Gegensatz zu Konferenz und Pool hervorgehoben wird, hat die Nachkriegsentwicklung gezeigt, daß Betriebsgemeinschaften auch zwischen Reedereien verschiedener Nationalitäten möglich sind [89]).

Die Betriebsgemeinschaften haben nicht die allgemeine Anwendung wie die Abreden und Konferenzen finden können, weil bei dieser Koalitionsform gewisse Voraussetzungen erfüllt sein müssen, die nicht immer gegeben sind. Notwendig ist, daß die Interessen der sich verbindenden Linien möglichst gleich gelagert sind. Das ist auch der Grund dafür, daß die Betriebsgemeinschaften vorwiegend auf nationaler Basis aufgebaut werden.

Die Bildung von Betriebsgemeinschaften ist immer dort möglich, wo die Interessen zweier Linien parallel laufen und wo die Fahrt in freier Konkurrenz zu einem starken, schädlichen Wettbewerb führt. Die Ausschaltung des Wettbewerbs geschieht bei der Betriebsgemeinschaft ähnlich wie bei der Abrechnungsgemeinschaft, doch ist die Einschränkung der Konkurrenz, weil es sich hier nur um wenige Reedereien handelt, innerhalb dieser viel weitgehender. Wie beim Pool werden die Verkehrsanteile der Betriebe an den zu befahrenden Linien festgesetzt. Es entstehen hierbei weniger Schwierigkeiten als beim Pool, weil die Unternehmungen zu einer weitgehenden Offenbarung ihrer Verhältnisse schreiten. In der Regel werden die in die Betriebsgemeinschaft eingebrachten Betriebsmittel dem festzusetzenden Verkehrsanteil zugrunde gelegt [90]). Dieser kann sich auch nach der Zahl der jährlichen Schiffsexpeditionen oder nach der einzustellenden Gesamttonnage oder nach einem bestimmten Verhältnis des anteiligen Güterquantums richten.

Die Betriebsgemeinschaft ist nicht nur ein betrieblicher, sondern auch ein finanzwirtschaftlicher Zusammenschluß, der sich auf die Festsetzung gleicher Preise und eines Ertragsverteilungsschlüssels erstreckt [91]). Durch eine entsprechende Fahrplangestaltung wird dafür gesorgt, daß das vereinbarte Verhältnis der Verkehrsanteile während der Vertragsdauer eingehalten werden kann [92]). Unregelmäßigkeiten des Verkehrs bei den einzelnen Partnern, also Abweichungen nach unten oder nach oben, werden durch Ausgleichszahlen berichtigt. „Die restlose Beseitigung des Wettbewerbs findet statt, wenn am Ende des Betriebsjahres immer ein

---

88) Botsch, a. a. O. S. 27.

89) Siehe hierzu S. 38 f. dieser Arbeit.

90) Wagner, a. a. O. S. 157.

91) Napp-Zinn, a. a. O. S. 180.

92) Fischer, a. a. O. S. 1152.

voller Ausgleich der Anteile herbeigeführt wird. Ist dies im Fall der Ausgleichszahlungen dadurch beschränkt, daß diese nur bis zu einer gewissen Höhe vorgenommen werden, so findet auch hier kein vollkommener Wettbewerbsausschluß statt, da nach wie vor ein Überschreitungsanreiz gegeben ist" [93]).

Neben der Ausschaltung der Konkurrenz verfolgt die Betriebsgemeinschaft noch einen weiteren Zweck, nämlich „durch das gemeinsame Vorgehen für jeden einen höheren wirtschaftlichen Erfolg zu erreichen, als für die einzelne Reederei isoliert möglich wäre" [94]). Eucken weist weiter darauf hin, daß Betriebsgemeinschaften zum Zwecke der Rationalisierung geschaffen worden sind. Gegenüber dem Pool hat nämlich der geeinte Betrieb mehrere Vorzüge wirtschaftlicher Art. Durch die Betriebsgemeinschaft wird die Einheitlichkeit der Führung gewährleistet; es tritt das Führerprinzip mit allen seinen Vorteilen in den Mittelpunkt der Organisation [95]). Hierdurch wird es möglich, daß die Unternehmungen sich den besonderen Anforderungen des Verkehrs des bedienten Gebietes anpassen können. Außerdem kann durch Spezialisation der einzelnen Reedereien auf bestimmte ihnen zugeteilte Linien eine Stärkung der einzelnen Unternehmung erzielt werden. Meistens wird die Betriebsführung der Linie der in dem betreffenden Dienst leistungsfähigsten und erfahrensten Reederei übertragen, die dieser Linie nun ihre ganze Arbeitskraft widmen kann [96]).

Wenn die Betriebsgemeinschaft so aufgebaut ist, daß die einzelnen Schiffahrtsgesellschaften ihren Verkehr selbständig besorgen, werden gemeinsame Betriebseinrichtungen, etwa gemeinsame Expeditionen, Agenturen, gemeinsame Ausgabe von Fahrplänen, Tarifen und Reklamedrucksachen geschaffen [97]). Die organisatorische Vereinheitlichung ist vor allem auf eine Verminderung der Selbstkosten und damit auf Rentabilitätssteigerung gerichtet. Hierüber berichtet beispielsweise die H.A.L.: „Durch die Zusammenlegung von Büros in den Vereinigten Staaten und Canada, sowie durch gemeinsame Pierbenutzung konnte eine nicht unbeträchtliche Senkung der Unkosten und durch eine entsprechende Hervorkehrung wirtschaftlicher Grundsätze in der Fahrplangestaltung eine Verminderung der zu erwartenden Fahrtverluste erreicht werden" [98]).

In allen Fällen, in denen Betriebe zur gemeinschaftlichen Dienstleistung zusammengeschlossen werden, pflegen zur engeren Verbindung der Beteiligten kapitalwirtschaftliche Bindungen zur Vertiefung und Festigung der Beziehungen nebenherzugehen. Deshalb sind auch besonders in Deutschland Betriebsgemeinschaften häufig die Vorstufe zu Fusionen gewesen [99]), [100]).

---

93) Wagner, a. a. O. S. 157.

94) Eucken, a. a. O. S. 98.

95) S. hierzu Theisinger, Zeitschrift für Betriebswirtschaft 1933, Heft 11, „Die Führung der Unternehmung als organisatorisches Problem".

96) Botsch, a. a. O. S. 28.

97) Hellauer, a. a. O. S. 246.

98) Verwaltungsbericht der Hamburg-Amerika-Linie lt. Frankfurter Zeitung Nr. 211 v. 27. 4. 1934.

99) Napp-Zinn, a. a. O. S. 180.

100) Botsch, a. a. O. S. 27.

In England hat sich dagegen die Zusammenschlußbewegung in einer etwas anderen Richtung entwickelt. Dort hat die Koalition konzernartigen Charakter. Die einzelnen Reedereien bleiben innerhalb der Betriebsgemeinschaft selbständig. Ihre Entscheidungen werden aber von der Konzernverwaltung kontrolliert [101]).

Eine Betriebsgemeinschaft besonderer Art stellt der Zusammenschluß der beiden größten deutschen Reedereien, der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd, der am 20. März 1930 stattgefunden hat, dar. Die hiermit geschaffene Koalition wird allgemein mit Union bezeichnet. Sie beruht darauf, daß beide Gesellschaften selbständig bleiben, jedoch werden sie „ihre gesamte wirtschaftliche Betätigung unter Verzicht auf jedweden Vorrang in gegenseitiger Unterstützung und Förderung nach einheitlichen Gesichtspunkten und unter einheitlichem Zusammenwirken ausüben" [102]). Hierdurch kommt zum Ausdruck, daß beide Gesellschaften einer einheitlichen Führung unterstehen. Die Betriebsergebnisse der koalierten Reedereien werden so verteilt, „daß beiden Gesellschaften der gleiche Betrag für Abschreibungen, Reservebildung und evtl. Verteilung einer Dividende zur Verfügung steht" [103]). Es handelt sich also um eine Poolung der Gewinne im Verhältnis 1 : 1. Die Art dieses Zusammenschlusses kommt der noch zu besprechenden Koalitionsform, der Fusion, sehr nahe.

5. Fusionen.

Während die bisher behandelten Organisationsformen den Koalitionen der Seeschiffahrt zugerechnet werden müssen, stellt die Fusion einen Konzentrationsvorgang dar. „Unter Fusion verstehen wir die wirtschaftliche und juristische Verschmelzung zweier oder mehrerer Unternehmungen zu einer Unternehmung" [104]).

Durch die Fusion wird die Ausschaltung der Konkurrenz zwischen den betreffenden Unternehmungen in totaler Weise erreicht. Die Ursachen, die zu Fusionen in der Seeschiffahrt führen, sind verschiedener Art. Einmal kann die Betriebsgemeinschaft, die an und für sich schon eine enge Verbindung zweier oder mehrerer Reedereien darstellt, einen Schritt weiter geführt werden und mit der Verschmelzung der Unternehmungen enden [105]). Andererseits sind in der Vergangenheit heftige Konkurrenzkämpfe schließlich mit einer Unternehmungskonzentration in der Form der Fusion abgeschlossen worden. „Das Ausscheiden der schwächeren Unternehmungen geschieht häufig durch Verschmelzung mit einem siegreichen Unternehmen, sei es, daß letzteres schon die größere Kapitalkraft besitzt, sei es, daß es sie erst durch die Vereinigung gewinnt und dadurch auch das zugewachsene Kapital besser seine Rechnung findet als in früheren Wettbewerben" [106]).

---

[101]) Pauls, a. a. O. S. 306.

[102]) Siehe § 1 des Unionvertrages der Hapag-Lloyd-Union, S. 164.

[103]) Siehe § 4 des Unionvertrages, S. 77 dieser Arbeit.

[104]) Kalveram, W., Finanzierung i. Handelshochschule, Berlin, S. 1348.

[105]) Die Meinung von Overzier, a. a. O. S. 14, daß sich die Verbandsbildung der Konzentrationsbestrebung entgegenstellt, ist durch die Praxis widerlegt worden.

[106]) Sax, a. a. O. S. 234.

Neben den internen Gründen der Betriebsführung können auch Ursachen zu Fusionen führen, die mit den Verkehrsleistungen als solchen nichts zu tun haben, sondern aus finanzmäßigen Transaktionen geboren werden. „Es ist bekannt, daß die Börse die Konzentration der deutschen Linienschiffahrt zu geschlossenen Kapitalgefügen wesentlich gefördert hat. Denn sie hat, um nur einen allgemeinen Grund zu nennen, Interesse an Unternehmungen größter Dimensionen, da mit deren Umfang die Marktfähigkeit ihrer Werte wächst. Aus dem nämlichen Grunde bedarf aber auch eine Emission erheblicher Größe. Eine Reederei kann erst dann an den Kapitalmarkt herantreten,wenn sie entsprechend großen Kapitalbedarf hat“ [107]).

Wie die Fusion zustande kommt, hängt von dem wirtschaftlichen Stärkeverhältnis der Unternehmungen ab. Handelt es sich um Unternehmungen mit gleichen Kräften, dann wird ein gemeinsames Zusammengehen nur auf dem Wege oft langjähriger Verhandlungen zu erzielen sein. Ist dagegen die zu übernehmende Gesellschaft schwächer, so werden, wie gesagt, Druckmittel angewandt, um diese der stärkeren gefügig zu machen. Hierher gehört z. B. Androhung von Konkurrenz, Sperrung von Krediten usw. Oftmals genügt es aber auch, sich die Gesamtheit der Aktien oder wenigstens die Majorität des Aktienkapitals zu beschaffen, um auf solche Weise maßgebenden Einfluß auf die Unternehmung zu bekommen. In diesem Fall bleibt die kontrollierte Unternehmung juristisch selbständig. In wirtschaftlichem Sinne aber kann diese Transaktion als Fusion bezeichnet werden. Man spricht dann von „stiller Fusion“ [108]). Während vor dem Kriege diese Konzentration nicht allzu häufig war, weil sich die Aktienpakete in festen Händen befanden, mehrten sich nach dem Kriege, insbesondere durch die Inflation, die Fälle, bei denen kleinere Firmen unter den Einfluß mächtigerer Gesellschaften kamen. Diese Kontrolle hat vielfach mit der juristischen Fusion geendet.

Die Fusion kann der äußeren Form nach in zweierlei Weise vorgenommen werden. Erstens: die übernommene Gesellschaft geht vollständig in der übernehmenden auf und die Betriebe werden vereinigt. Zweitens: die übernommene Gesellschaft bleibt als solche bestehen, und die Betriebe werden getrennt weitergeführt (stille Fusion). Die letztere Art findet dann Anwendung, wenn die übernommene Gesellschaft auf dem Personen- und Frachtenmarkt einen guten Ruf besitzt, so daß durch die Firmenänderung der wertvolle good will zerstört würde.

Als Endergebnis der Konzentrationsbewegung kann festgestellt werden, daß sich in der Seeschiffahrt eine kleine Anzahl großer Reedereien bildeten, die auf den Seeverkehr einen maßgeblichen Einfluß gewonnen haben. „Die Folge der hiermit gegebenen Sachlage ist, daß hier jetzt in größtem Maßstabe die Voraussetzung der Verkehrsteilung sich geltend macht. Wo diese aber Platz greift, dort hat die Konkurrenz ihre ausschließliche Herrschaft verloren“ [109]).

---

107) Rettich, a. a. O. S. 202.

108) Kalveram, a. a. O. S. 1348.

109) Sax, a. a. O. S. 235.

II. Hauptteil:

Die Koalitionen vor dem Weltkriege und die Koalitionen als Mittel zum Wiederaufbau nach dem Weltkriege.

A. Die wichtigsten Koalitionen vor dem Weltkriege[1]).

Eine Darstellung der Organisation der Seeschiffahrt vor dem Weltkriege wird vor allen Dingen ihr Augenmerk auf die Linienschiffahrt zu richten haben, weil aus bereits dargestellten Gründen in der freien Schiffahrt bis auf ganz wenige Ausnahmen Koalitionen nicht vorgekom-

[1]) Siehe hierzu: Behrens, H. O., Grundlagen und Entwicklung der regelmäßigen deutschen Schiffahrt nach Südamerika, Halle 1905; Böhmert, W., Die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd, Berlin 1909; Eucken, a. a. O. S. 1 ff.; Fenchel, L., Die deutschen Schiffahrtsgesellschaften, Hamburg 1920, Bd. II, Hamburg 1921; Fitger, E., Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart, Hamburg 1903; Groß, a. a. O. S. 159 ff.; Hasselmann, Fr., Art.: „Das Pool- und Konferenzsystem und die deutsche Seewirtschaft" i. Schiffahrtsjahrbuch 1923, S. 48 ff., Hamburg; Himer, K., 75 Jahre Hamburg-Amerika-Linie, I. Teil: Adolph Godeffroy und seine Nachfolger bis 1886, Hamburg o. J.; derselbe, Geschichte der Hamburg-Amerika-Linie, 2. Teil: Albert Ballin, Hamburg o. J.; Huckriede-Schulz, L., Die deutsche Schiffahrt und ihre Männer, Hamburg 1929; Huldermann, a. a. O. S. 42 ff.; Jahncke, A., Die Finanzen der Hapag unter Adolph Godeffroy, Rostock 1927; Landau, F., Art.: „Die Großreedereien 1880 bis 1914" i. Weltwirtschaftliches Archiv, 5. Bd., S. 33 ff., Jena 1915; Lenz, a. a. O. S. 94 ff.; Linde, F. W. v. d., Die Hamburg-Amerika-Linie, Berlin 1930; Murken, a. a. O. S. 11 ff.; Overzier, a. a. O. S. 27 ff.; Stubmann, P. F., Ballin, Leben und Werk eines deutschen Reeders, Berlin 1926; Thieß, a. a. O. S. 2 ff.; Twardowski, F. v., Das amerikanische Schiffahrtsproblem unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung von Schiffahrt und Schiffbau durch den Weltkrieg und die Tätigkeit des „U.S.A. Shipping Board", Berlin und Leipzig 1922; Simmig, A., Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft seit ihrer Gründung, Ausgabe Januar 1930; Wätjen, H., Aus der Frühzeit des Nordatlantikverkehrs, Leipzig 1932; Wiedenfeld, K., Die nordwesteuropäischen Welthäfen in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung, Berlin 1903; Kaegbein, A., Schiffahrt und Schiffbau Deutschlands und des Auslandes, Handbuch 1912-13; derselbe, Die Hamburg-Amerika-Linie (Manuskript).

men sind. Dieser Abschnitt, der als Einleitung zum praktischen Teil zu gelten hat, will bei der Besprechung der Koalitionen der Linienschiffahrt vor dem Kriege keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Es handelt sich nur darum, die großen Entwicklungslinien aufzuzeigen, so weit sie zum Verständnis der Nachkriegszeit notwendig sind.

Die Entstehungszeit der Schiffahrtslinien lag in der Mitte des 19. Jahrhunderts. Als erste Gesellschaft begann die im Jahre 1840 in Liverpool gegründete Cunard Ship Company einen regelmäßigen Dampferverkehr nach Nordamerika. Diese Neuerung bürgerte sich aber nur langsam ein. Die Dampfschiffe wurden nur unvollkommen ausgenutzt. Deshalb gestaltete sich der Betrieb unrentabel und war nur durch Staatssubventionen aufrechtzuerhalten.

In Deutschland wurde am 27. Mai 1847 die Hamburg-Amerika-Packet-Fahrt-Actiengesellschaft gegründet, die infolge der Eigenart der staatlichen Verhältnisse mit einer öffentlichen Unterstützung aber nicht rechnen konnte. Die Unternehmung war gezwungen, darauf zu achten, daß die Rentabilität der neugeschaffenen Linie gewährleistet war. Aus diesem Grunde wurde zunächst die Fahrt mit Seglern durchgeführt. Erst zehn Jahre später ging man nach dem englischen Vorbild dazu über, Dampferlinien einzurichten.

Der am 20. Februar 1857 gegründete Norddeutsche Lloyd ließ seine Linien sofort mit Dampfern befahren. Beide Gesellschaften mußten nach wie vor ohne Subventionen auskommen und daher dafür sorgen, daß ihre Betriebe rentabel arbeiteten. Dies war aber nur der Fall, wenn der in den Dienst gestellte Personen- und Frachtraum möglichst weitgehend ausgenutzt wurde. Die Verkehrsrichtung beider Gesellschaften bezog sich anfänglich auf den nordamerikanischen Kontinent, und bei dem Gleichlauf der Linien mußte schon frühzeitig eine Konkurrenz zwischen den beiden deutschen Unternehmungen wirksam werden. Diese Konkurrenz hat lange Jahre hindurch — wenn auch mit Unterbrechungen — fortbestanden und ist erst in allerletzter Zeit endgültig beigelegt worden. Versuche einer Annäherung der beiden Reedereien, welche verschiedentlich erfolgten, und die auf eine Verständigung über Abfahrtszeiten und Frachtraten hinzielten, führten zu keinem dauernden Erfolg, obwohl gerade der Lloyd mit schlecht auskömmlichen Preisen arbeiten mußte.

Ein neuer Abschnitt der Linienschiffahrt begann mit dem Ende der amerikanischen Sezessionskriege im Jahre 1865 durch eine verstärkte Auswanderung nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika, die einen vergrößerten Schiffsbedarf zur Folge hatte. Die nächsten Jahre wurden durch zwei Merkmale gekennzeichnet, erstens: Gründung von Gesellschaften, zweitens: starke Konkurrenzkämpfe der Gesellschaften untereinander. Es enstanden damals folgende Schiffahrtsunternehmungen:

1869 die White Star Line in Liverpool,
1871 die American Line in Philadelphia,
1872 die Red Star Line in Antwerpen,
1873 die Holland-Amerika-Linie in Rotterdam,
1875 die Deutsche Transatlantische Dampfschiffahrtsgesellschaft (Atlas-Linie) in Hamburg.

Der unter den Reedereien zwangsläufig einsetzende Wettbewerb bewirkte, daß die Fracht- und Personenraten sehr stark sanken. In wel-

chem Maße dies der Fall war, läßt die Tatsache erkennen, daß es günstiger wurde, für Verfrachtungen die Linienschiffahrt zu verwenden, als die mit viel geringeren Kosten arbeitende und daher ihrer Natur nach billigere Segelschiffahrt. Trotz der sich durch die Abwanderung ergebenden Mehrbeschäftigung der Linienschiffahrt war es den Gesellschaften nicht möglich, einen Gewinn aus ihren Betrieben zu ziehen. Am Ende dieser Entwicklung stand, wie stets nach harten Konkurrenzkämpfen, der Zwang und die Geneigtheit zur Verständigung, zu Koalitionen.

Die im Jahre 1885 durch die Initiative der Hamburg-Amerika-Linie abgeschlossene Konferenz der Nordeuropäischen Dampferlinien, die sich vorerst allerdings nur auf das Zwischendeckgeschäft bezog, setzte Passagepreise fest, welche die Beförderung von Personen wieder rentabel gestalten sollten. Mitglieder dieser Konferenz waren die Hamburg-Amerika-Linie, der Norddeutsche Lloyd, die Red Star Line und die Holland-Amerika-Linie. Um die gleiche Zeit bildete sich eine Betriebsgemeinschaft zwischen der Hamburg-Amerika-Linie und der Union-Linie, in welcher die Reedereien Carr und Sloman vereinigt waren. Diese Koalition hatte eine gemeinschaftliche Regelung des Personenverkehrs zur Folge. Die Auswirkung dieses Zusammenschlusses war als vorteilhaft zu bezeichnen, was aus den erhöhten Dividendenzahlungen in den nächsten drei Jahren hervorging.

Diese günstige Entwicklung war jedoch nicht von langer Dauer. Durch Vergrößerung der Tonnage einerseits, Einwanderungsbeschränkungen der Vereinigten Staaten andererseits wurde ein Zustand herbeigeführt, durch den die Gesellschaften schwer betroffen wurden. Die Dampfer, die durch ungenügende Besetzung ihre Fahrten teilweise unter Selbstkosten ausführten, brachten ihnen erhebliche Verluste. Es lag deshalb im Interesse aller am Zwischendeckverkehr Beteiligten, in irgend einer Form Verbesserungen zu erreichen. Als Ergebnis langer Verhandlungen, die unter dem Vorsitz von Albert Ballin, Direktor und späterer Generaldirektor der Hamburg-Amerika-Linie, stattfanden, kam am 19. Januar 1892 der Nordatlantische Dampferlinien-Verband, kurz N.D.L.V. genannt, zustande. Dieser Verband, der die Form eines Zwischendeckpools hatte, war bis zum Jahre 1914, wenn auch vielfachen Abänderungen unterworfen, in Kraft. Ihm waren außer den deutschen Reedereien die Red Star Line und die Holland-Amerika-Linie angeschlossen. Es kann nicht Aufgabe dieser Arbeit sein, die langwierigen Verhandlungen, welche der Gründung vorausgingen, und die sich vor allem auf Quotenkämpfe bezogen, darzustellen. Als Ergebnis dieser Verhandlungen ergaben sich folgende Anteile:

	westwärts	ostwärts
Hamburg-Amerika-Linie (einschließlich Union-Linie)	28,84%	44,53%
Norddeutscher Lloyd	46,16%	18,47%
Holland-Amerika-Linie	9,30%	16,32%
Red Star Line	15,70%	20,68%
	100,00%	100,00%

Die Beförderungsanteile wurden aber nur für ein Jahr festgesetzt, um der Entwicklung der einzelnen Gesellschaften freien Spielraum zu lassen, d. h. bei Vergrößerung der Tonnage konnte die Quote jeder Ge-

sellschaft erhöht werden. Diese sogenannte Tonnageklausel wurde aber später wieder abgeschafft.

Die Koalition der genannten Unternehmungen hatte eine vorteilhafte Wirkung, wenn auch eine Monopolisierung des Zwischendeckverkehrs damit noch nicht erreicht wurde. Die britischen Linienreedereien und die bedeutende französische Compagnie Générale Transatlantique waren nämlich außerhalb des Vertrages geblieben, so daß diese Konkurrenz weiterhin bestand. Die Folge hiervon war, daß für jeden Verkehr, soweit er sich aus Auswanderern von Frankreich, der Schweiz, Italien und dem Orient rekrutierte, bindende Tarife von den gepoolten Gesellschaften nicht konstituiert werden konnten, vielmehr mußte ihnen für den Personenverkehr aus diesen Ländern freie Hand gelassen werden. Im Jahre 1895 wurde dann aber die Compagnie Générale Transatlantique in die Zwischendeckgemeinschaft aufgenommen. Vier Jahre später wurden auch die Mittelmeerlinien einbezogen. Die britischen Reedereien, die sich geweigert hatten, an den Verhandlungen teilzunehmen, wurden in ihrem Skandinaviengeschäft von den Verhandlungsmitgliedern angegriffen und empfindlich geschädigt. Dadurch wurde erzielt, daß die englischen Schiffahrtsgesellschaften (Allan Line, Allan & State Line, Anchor Line, Beaver Line, Cunard Line, Dominion Line, White Star Line), die ihrerseits in einem nationalen Verband zusammengeschlossen waren, dem N.D.L.V. beitraten, womit dieser erst seine volle Wirksamkeit erhielt.

Neben den Abmachungen über das Zwischendeckgeschäft wurden von den dem N.D.L.V. angeschlossenen Linienreedereien außerdem noch ein Abkommen über den Kajütsverkehr getroffen. Eine Einigung in diesem Geschäftszweig zu erzielen, war deshalb schwer, weil ihm keine Einheitlichkeit der Beförderung eigen ist, so daß die gemeinschaftliche Verhandlungsbasis fehlte. Trotzdem konnten im Jahre 1896 sowohl für die 1. Klasse als auch für die 2. Klasse Ratenabkommen unterzeichnet werden. Allerdings war dieser Verband nie so geschlossen wie die Koalition im Zwischendeckverkehr. Manche Gesellschaften hielten es für besser, dem Abkommen fernzubleiben, während bereits koalierte vom Vertrage zurücktraten.

Ähnlich ging die Verbandsbildung im Frachtgeschäft vor sich. Hier waren zeitweise einige Reedereien (Hamburg-Amerika-Linie, Norddeutscher Lloyd, Holland-Amerika-Linie und Red Star Line 1894) in einem Frachtenpool vereinigt. Diese Koalition hatte aber dauernd unter der Konkurrenz der freien Schiffahrt und der Außenseiterlinien zu leiden.

Die Jahrhundertwende stand im Zeichen des Vordringens Nordamerikas in die Linienschiffahrt. Durch Aufkauf einiger bedeutender englischer Schiffahrtsunternehmungen (Atlantic Transport Line, Dominion Line, Leyland Line, White Star Line) hatte Amerika es erreicht, einen großen Teil der Linientonnage an sich zu bringen, so daß der europäischen Linienschiffahrt ein mächtiger Gegner zu erwachsen schien. Dem Scharfblick Albert Ballins war es jedoch zu verdanken, daß die amerikanischen Reedereien, die im sogenannten Morgan-Trust zusammengeschlossen waren, für die deutschen Reedereien nicht verderblich wurden. Durch Abreden mit dem Morgan-Trust wurde eine amerikanisch-europäische Zusammenarbeit geschaffen, die für alle Beteiligten von Nutzen war.

Wenn der internationalen Koalition als letztes Ziel die Monopolisierung der gesamten Linienschiffahrt vorgeschwebt hatte, so muß gesagt werden, daß dieses Ziel viel zu hoch gesteckt war und deswegen nie erreicht wurde. Die folgenden Jahre zeigten einen dauernden Kampf gegen Außenseiter, bei dem vor allem die englische Cunard Line seit dem Jahre 1903 eine mächtige Widersacherin war, die außerdem noch durch Subventionen vom englischen Staat gestärkt wurde. Dazu kam, daß selbst zwischen den koalierten Reedereien nicht immer volle Einigkeit herrschte. Sogar die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd gerieten in ernstere Gegensätze.

Es ist in der Geschichte der Koalitionen der Seeschiffahrt eine stets wiederkehrende Erscheinung, daß Zeiten wirtschaftlicher Krise auf die Verbandsbildung fördernd wirken. Die im Jahre 1907 einsetzende amerikanische Finanz- und Industriekrisis hatte zur Folge, daß die widerstreitenden Interessen der Linienreedereien ausgeglichen wurden. Als Ergebnis konnte wieder eine festere Bindung im Zwischendeck- und Kajütenverkehr verzeichnet werden. Durch das zu Beginn des Jahres 1908 unterzeichnete Abkommen, welches den Namen „Atlantic Conference" trägt, wurden 15 Gesellschaften zusammengeschlossen. Aber auch diese Koalition errang keine monopolistische Marktstellung, weil die Compagnie Générale Transatlantique ihr nicht beitrat und russische Reedereien in Konkurrenz gegen die Konferenzlinien fuhren.

Am Auswanderer-Verkehr waren neben den nordeuropäischen Ländern auch die Mittelmeerländer, vor allem Italien interessiert. Zur Regelung des Zwischendeckverkehrs wurde dort das Auswanderergesetz vom 31. Januar 1901 erlassen. Dieses Gesetz unterwarf die Gesellschaften staatlichen Ratenfestsetzungen, organisierte das Auswanderungsagentenwesen und stellte Bedingungen über die Beförderung der Auswanderer auf. Die durch das Gesetz herbeigeführte Ordnung des Auswandererverkehrs bewirkte, daß neue Schiffahrtsunternehmungen ins Leben gerufen wurden. Zu der schon bestehenden Navigazione Generale Italiana wurden 1901 die Veloce, 1905 der Lloyd Italiano und als weitere der Lloyd Sabaudo und die Sicula-Americana gegründet. Die Zwischendeckraten unterlagen der Kontrolle durch einen Staatskommissar, jedoch bezog sich diese nur auf die Raten vom Mittelmeer nach den Vereinigten Staaten. Der Ostwärtsverkehr schied hierbei aus. Wohl aber hatten sich die Generalvertreter der am Mittelmeerverkehr beteiligten Reedereien in den Vereinigten Staaten zu der sogenannten Mediterranean Conference zwecks gemeinsamer Regelung des Ost-West-Verkehrs koaliert. Diese Konferenz hatte aber keinen dauernden Erfolg zu verzeichnen, weil die italienischen Gesellschaften durch fortwährende Forderungen entweder nach Erhöhung oder nach Herabsetzung der Raten eine gesunde Preispolitik hintertrieben. Trotzdem konnte ein vertragloser Zustand den Italienern nicht erwünscht sein. Deshalb wandte sich Crespi, der damalige Generaldirektor der Navigazione Generale Italiana, an Albert Ballin mit der Bitte, bei der Abfassung eines Poolvertrages mitwirken zu dürfen. Am 16. September 1908 wurde in Berlin ein vorläufiges Abkommen unterzeichnet.

Die nicht-italienischen Schiffahrtsgesellschaften waren bald nicht mehr mit den ihnen genehmigten Anteilen zufrieden, weshalb langwierige Verhandlungen notwendig wurden. In der Zeit vom 2. bis 8. Februar 1909

konnte dann in Paris der Abschluß einer neuen Mediteranean Conference herbeigeführt werden. Dieser Vertrag bestand aus dem Mittelmeerhauptabkommen und dem Mittelmeernebenabkommen, in dem die verschiedenen Poolungsverhältnisse enthalten waren. Die Cunard Line unterzeichnete den Vertrag anfangs nicht, bis es den Deutschen am 7. Mai durch weitgehendes Entgegenkommen hinsichtlich der Quotenfestsetzung gelang, sie einzubeziehen.

Nach Abschluß dieses Abkommens und nach Beilegung eines langen Konfliktes zwischen der Canadian Pacific Line, die ihren Machtbereich vergrößern wollte, und dem Norddeutschen Lloyd, der Hamburg-Amerika-Linie und der Holland-Amerika-Linie, die ihr entgegentraten, drohte nach mehr als 1½ Jahren dem N.D.L.V. neue Gefahr durch die beabsichtigte Kündigung der Atlantic Conference. Dieses mußte notwendigerweise verhindert werden; denn es war anzunehmen, daß die Russische Amerika-Linie Annäherung an die englischen Gesellschaften suchen und dadurch den N.D.L.V. schädigen würde. Tatsächlich knüpfte die Russische Amerika-Linie, deren Aktienmajorität im Portefeuille der Dänisch-Ostasiatischen Schiffahrtsgesellschaft lag, Verhandlungen mit den Engländern an. Diese blieben aber erfolglos, so daß sich die Russische Amerika-Linie gezwungen sah, ebenfalls Mitglied des N.D.L.V. zu werden.

Zur gleichen Zeit traten neue Konkurrenten in Erscheinung. In Kanada, dessen Verkehr im Steigen begriffen war, wurde die Bildung neuer Linienreedereien stark gefördert. Die North West Transport Line errichtete als Uranium Line einen Dienst zwischen Rotterdam und New York und gründete die Royal Line für den Verkehr zwischen Bristol und Montreal. Die neugegründete Thompson Line errichtete einen Dienst zwischen London und Montreal.

Das Auftauchen neuer, nicht der Atlantic Conference angehöriger Unternehmungen brachte eine starke Schädigung der koalierten Reedereien mit sich. Insbesondere die englischen Reedeereien führten Klage über die kanadische Konkurrenz. Deswegen fanden zu Ende des Jahres 1910 Besprechungen der Konferenzmitglieder statt, die aber kein Ergebnis hatten. Im Anschluß daran erklärten die Canpac, Allan Line, Cunard Line und White Star Line die Atlantic Conference mit ihrem Ablauf für aufgehoben.

Ein weiteres Hindernis für das Fortbestehen der Atlantic Conference war die Mitte Januar 1911 von seiten der Regierung der Vereinigten Staaten auf Grund der Shermann Anti-Trust Act vom Jahre 1890 gegen die Atlantic Conference erhobene Klage, da man in ihr die Bildung eines Monopols sah. Der Prozeß endigte zugunsten der Atlantic Conference. Er verbot nur die Maßnahme der Kampfdampfer, die Konkurrenten gegenüber in Fahrt gesetzt wurden, um diese entweder zur Aufgabe ihres Dienstes oder zum Anschluß an die Conference zu zwingen.

Bevor aber die Konkurrenz der englischen und amerikanischen Reedereien voll zur Wirksamkeit kommen konnte, schlossen die kontinentalen Reedereien in Budapest mit der ungarischen Regierung einen bis zum 31. Dezember 1920 gültigen Vertrag. In diesem wurde ihnen — der Hapag, dem Lloyd, der Holland-Amerika-Linie, der Red Star Line und der Compagnie Générale Transatlantique — der Transport von ungarischen Auswanderern freigegeben. Es wurde ihnen bezüglich der Auswanderung aus Fiume aufgegeben, mit der Cunard Line einen Pool-

vertrag abzuschließen und darin Quoten für die Auswanderungstransporte aus diesem Hafen festzulegen. Daß diese Regelung nicht zustande kam, lag an dem damaligen ungarischen Ministerpräsidenten Graf Khuen, der den bereits bestehenden Vertrag zwischen der ungarischen Regierung und der Cunard Line noch vor dessen Ende bis zum April 1921 verlängerte und ihr damit wieder das Recht auf Alleinbeförderung aller über Fiume fahrenden Auswanderer erteilte.

Den Reedereien konnte es nicht gleichgültig sein, daß eine so wichtige Konferenz wie die Atlantic Conference aufhören sollte zu bestehen. Deshalb einigte man sich, sie provisorisch wenigstens für einen Monat in Gültigkeit zu lassen. Alle Mitglieder der Atlantic Conference sowie die Austro-Americana, die Russische Amerika-Linie, die Skandinavische Amerika-Linie (Forenede) und die französische Compagnie Générale Transatlantique kamen zusammen, um über die Möglichkeit einer Verlängerung zu verhandeln. Da aber die Cunard Line — wie schon öfertes vorher — größte Schwierigkeiten bereitete, konnte das Ziel nicht erreicht werden.

Erst im letzten Augenblick wurde auf einem erneuten Treffen die Verlängerung der Konferenz um drei Monate beschlossen. Aber schon vor Ablauf dieser Frist lief eine Kündigung der Canpac ein. Trotz vieler Bemühungen war diese Gesellschaft nicht zu einer Zurücknahme ihrer Kündigung zu bewegen. In einer erneut einberufenen Versammlung machte die Cunard Line wiederum Schwierigkeiten, indem sie erklärte, der Atlantic Conference nicht wieder angehören zu wollen, wenn nicht auch die Canpac in ihr verbleiben würde. Die festländischen Reedereien sahen sich veranlaßt, unter sich einen Pool zu bilden, dessen Aufgabe es war, energisch gegen die Außenseiter vorzugehen. Zu diesem Zweck wurde eine Linie unter englischer Flagge zwischen Liverpool und Kanada eingerichtet und die russische Linie durch Dampfermaterial gegen den nordischen Verkehr unterstützt.

Das geschlossene Vorgehen der kontinentalen Gesellschaften beeindruckte die englischen Reedereien so stark, daß sie sich zum Einlenken bereit erklärten. Im Herbst des Jahre 1911 fanden in Paris Besprechungen statt, die zum Wiederaufleben der Atlantic Conference führten, deren Laufzeit fünf Jahre betragen sollte.

Ebenso wie die Koalitionen der Nordatlantik-Fahrt mit dauernden Schwierigkeiten zu kämpfen hatten, war die Mittelmeerkonferenz häufigen Gefährdungen ausgesetzt.

Verschiedene Linienreedereien, die das Abkommen unterzeichnet hatten, waren nicht in der Lage gewesen, die ihnen zudiktierten Abfahrten voll auszuführen. Sie sahen sich deswegen gezwungen, hieraus Ansprüche geltend zu machen, die aber nicht anerkannt wurden. Dies veranlaßte die französische Fabre Linie und die italienischen Gesellschaften zum Austritt.

Zur Vermeidung eines vertraglosen Zustandes wurden verschiedene Tagungen abgehalten, deren Ergebnis schließlich ein In-Kraft-Bleiben des Pools war. Doch es gehörten ihm weniger Mitglieder an als vorher. Vor allem war es die National Steam Navigation Company of Greece, die dem neuen Pool nicht beitrat, weil ihr eine Ratenaufbesserung trotz der Inbetriebnahme eines neuen Dampfers nicht zugebilligt wurde. Da man diese Gesellschaft nicht abseits stehen lassen konnte, wollte man sie durch eine Senkung der eigenen Fahrpreise zum Beitritt zwin-

gen. Der Kampf führte zu einer Schädigung der eigenen Mitglieder und wurde schließlich durch einen Vertrag, den die Helenic Line mit der National Line in Athen abschloß, beendet.

Dennoch trat keine Ruhe im Verhältnis der Schiffahrtsunternehmungen zueinander ein. In Deutschland hatten die beiden Fürsten Fürstenberg und Hohenlohe den Versuch gemacht, mittels des von ihnen gegründeten sogenannten Fürsten-Trusts nach Erwerb der Aktienmajorität der Deutschen Levante-Linie in den südamerikanischen und sogar in den nordamerikanischen Verkehr einzudringen. Doch gelang es dem Lloyd und der Hapag, wenn auch unter Einsatz großer Opfer finanzieller Natur, ihnen 1912 erfolgreich entgegenzutreten.

Zu eben dieser Zeit war die Canpac eifrig bestrebt, ihren Machtbereich zu erweitern, wobei sie Österreich als für ihre Pläne geeignet ansah. Der österreichischen Regierung, die den Auswandererverkehr selbst in die Hand nehmen wollte, war es sehr willkommen, daß die Canpac ihr das Angebot machte, zwischen Triest und Kanada ohne Staatszuschüsse direkte Dampfer in Fahrt zu setzen. Wenn man auch über dieses Anerbieten der Canpac größtes Stillschweigen bewahrte, so wurde es dennoch in den Kreisen der Interessierten bekannt. Die Atlantic Conference traf in Berlin ein Abkommen, das die Eröffnung einer Kampflinie zwischen Triest und Kanada festlegte.

Im Anfang des Jahres 1913 trat im deutschen Verkehr eine große Wandlung ein, als die Hamburg-Amerika-Linie ihre ersten beiden Imperatorendampfer in Fahrt stellte und den Norddeutschen Lloyd dadurch bald stark in der Passagierbeförderung übertraf. Als der zwischen dem Lloyd und dem Reich abgeschlossene Ostasiatische Reichspostdampfer-Vertrag ablief und die Hamburger Gesellschaft dem Reich einen von jedem Zuschuß freien Postdampfer-Dienst anbot, spitzten die Verhältnisse sich so zu, daß ein weiteres Zusammengehen der beiden Gegner nicht mehr möglich schien. Die Hapag kündigte mit Ablauf des Kalenderjahres den N.D.L.V. und die Transatlantic Conference und stellte sich damit in offenen Gegensatz zum Norddeutschen Lloyd. Sie konnte diesen Schritt unternehmen, da ihre neuen Dampfer von seiten der Zwischendeckpassagiere genügende Beachtung fanden und deswegen ihre Rentabilität gesichert war.

In dieser Situation hatte der Lloyd es in Paris erreicht, daß der N.D.L.V. auch ohne die Hamburg-Amerika-Linie bestehen blieb, wie überhaupt alle Nebenabkommen ihre Wirksamkeit behielten, weil die Hapag in keinem von ihnen vertreten war. Dennoch war ein großer Ratenstreit zu erwarten. Da war es der deutsche Kaiser, auf dessen Bitten hin die beiden streitenden Reedereien sich zu Verhandlungen bereit erklärten. Die Verhandlungen führten zu dem Ergebnis, daß am 20. Februar 1914 der Abschluß einer Betriebsgemeinschaft über den nordamerikanischen und ostasiatischen Verkehr bis zum 31. Dezember 1928, zustande kam.

In London war man zu Anfang 1914 ernstlich bemüht gewesen, die Atlantic Conference wieder aufzurichten. Außerdem blieben noch die durch den Rücktritt der Cunard Line von der Mittelmeer-Konferenz entstandenen Streitfragen zu lösen, als unvorhergesehen der Weltkrieg diesem Streit ein unfreiwilliges Ende bereitete.

B. Die Strukturwandlungen in der Seeschiffahrt seit dem Weltkriege.

Durch den Weltkrieg mußten die gut ausgebauten Liniennetze fast sämtlicher Länder aufgehoben werden. Von einer regelmäßigen Schiffahrt konnte während dieser Zeit keine Rede mehr sein. Soweit Beförderungen von Personen und Gütern vorgenommen wurden, mußten sie in unregelmäßiger Fahrt ausgeführt werden.

Erst nach dem Kriege konnte an einen Wiederaufbau der Linienschiffahrt gedacht werden. Inzwischen waren aber tiefgreifende Veränderungen eingetreten, die sowohl wirtschaftlichen als auch politischen Ursachen entsprangen. Durch Verschiebungen in der Tonnage bei den seefahrenden Nationen war das Gleichgewicht, welches sich in den Vorkriegsjahren herausgebildet hatte, erheblich gestört worden. Es seien hier nur kurz die Veränderungen in der Handelstonnage in den Vereinigten Staaten und in Deutschland dargelegt. Während die Vereinigten Staaten im Jahre 1914 eine Handelstonnage von 2,97 Mill. B.-R.-T. aufzuweisen hatten, war diese Tonnage bis zum Jahre 1922 auf 14,70 Mill. B.-R.-T. angewachsen. Demgegenüber war die deutsche Tonnage von 5,46 Mill. B.-R.-T. auf 0,72 Mill. B.-R.-T. [2]) infolge der außergewöhnlich harten Bedingungen des Friedensvertrages gesunken. Ebenso wie die Vereinigten Staaten hatten andere Länder [3]) — wenn auch bei weitem nicht in gleichem Maße [4]) — ihre Flotte erweitert.

Dieser Ausbau geschah in der Hoffnung auf einen intensiven Welthandel nach dem Kriege, eine Hoffnung, die sich allerdings als trügerisch erweisen sollte. Entgegen den Erwartungen war der gesamte Welthandel um etwa 40% zurückgegangen [5]). Dieser Schrumpfung des Handels standen nun — und stehen auch heute noch — die vergrößerten Flotten der beteiligten Nationen gegenüber. Dieses Mißverhältnis zwischen Tonnageangebot und Frachtraumnachfrage hat der Seeschiffahrt nach dem Kriege ihr besonderes Gepräge gegeben.

Als wirtschaftliche Folge dieser Lage im Passage- und Frachtenmarkt mußte ein heftiger Wettbewerb zwischen den beteiligten Linien einsetzen, die infolge des zurückgegangenen Welthandelsvolumens trotz stark gesunkener Raten ihre Tonnage nicht voll ausnutzen konnten. Das Anwachsen der nicht beschäftigten, der sogenannten aufgelegten Tonnage, war ein Beweis hierfür.

Die schwierige Situation der Seeschiffahrt war die wichtigste Ursache für die Veränderungen in den Betriebsarten, die sich in dem Jahrzehnt nach Kriegsausbruch durchgesetzt hatten. Während 1913 der Anteil von Linien- und Trampschiffahrt 36 bzw. 64 v. H. war, betrug er im Jahre 1924 72 bzw. 28 v. H. [6]).

---

[2]) Münchner Neueste Nachrichten, Abendausgabe v. 15. 7. 1922.

[3]) z. B. Frankreich, Italien, Holland.

[4]) Siehe S. 36 f dieser Arbeit.

[5]) Vossische Zeitung v. 16. 1. 1924.

[6]) Benöhr, E., Veränderungen des nordatlantischen Seeverkehrs seit dem Weltkriege, Stuttgart 1927, S. 55.

Aus diesen Zahlen geht hervor, daß die Trampschiffahrt auf dem Frachtenmarkt sehr an Bedeutung verloren hat. Ihre Verdrängung hängt damit zusammen, daß für sie kaum noch ein Betätigungsfeld zu finden ist, auf welchem sie rentabel arbeiten kann. Die Tramper unterliegen nämlich viel mehr als die Linienschiffahrt dem Gesetz von Angebot und Nachfrage, und ihre Existenz ist nur dann gesichert, wenn zwischen Gütermenge und Schiffsraumangebot Gleichgewichtslage herrscht. Die Sonderkonjunktur des Jahres 1926 infolge des englischen Bergarbeiterstreiks kann hier außer Betracht bleiben.

Für Deutschland war die Lage nach Beendigung des Weltkrieges besonders ungünstig. Durch Ablieferung sämtlicher seetüchtiger Schiffe auf Grund des Versailler Diktates [7]) wurde es vom Überseeverkehr ausgeschlossen [8]). Allerdings konnte durch den Rückkauf eines Teiles der abgelieferten Schiffe von England der Tonnagebestand bis zum Jahre 1923 um 491 567 B.-R.-T., d. h. um 10 v. H. der Kriegsverluste, erhöht werden [9]). Außerdem wurden mit dem vom Reich an die Reedereien gegebenen Entschädigungen neue Handelsschiffe gebaut. Darüber hinaus wurde mit Hilfe von eigenem Kapital ein großzügiges Aufbauprogramm durchgeführt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt, daß es der deutschen Flotte gelungen war, trotz mancher Schwierigkeiten, die ihr besonders von Frankreich gemacht wurden [10]), in verhältnismäßig kurzer Zeit in die Reihe der führenden Schiffahrtsnationen wieder einzutreten.

in 1000 B.-R.-T.	1914	1922	1923	1924	1925
Deutschland .	5 459 [11])	717 [11])	1 783 [19])	2 800 [17])	2 993 [14])
England . .	19 257 [20])	19 296 [20])	19 282 [20])	18 917 [18])	19 260 [14])
U. S. A. . .	2 970 [15])	14 700 [15])	14 597 [20])	11 823 [18])	11 600 [14])
Frankreich . .	2 319 [11])	3 652 [11])	3 737 [20])	3 193 [18])	3 400 [12])
Holland . . .	1 472 [14])	2 633 [20])	2 626 [20])	2 533 [18])	2 850 [14])
Italien . . .	1 430 [14])	2 866 [20])	3 034 [20])	2 676 [18])	2 890 [14])

[7]) Die auf die deutsche Handelsflotte bezüglichen Bestimmungen des Versailler Vertrages finden sich im Teil VIII unter dem Titel „Wiedergutmachungen" u. z. als Anlage III zu Art. 244.

[8]) S. hierzu: Kollbach, P., Deutsche Handelsflotte und Versailler Vertrag, Berlin 1929.

[9]) Schiffahrtsjahrbuch 1923, S. 20 ff.

[10]) Bis 1923 durften deutsche Schiffe keine französischen Häfen anlaufen; noch 1924 forderte der Zentralverband der französischen Reeder: „Wir verlangen, daß ein Teil der deutschen Ausfuhr zu bestimmten Frachtraten auf französischen bzw. englischen Schiffen verfrachtet werden muß." (Vossische Zeitung v. 16. 1. 1924.)

[11]) Frankfurter Zeitung, 2. Morgenblatt v. 4. 2. 1922 nach Lloyds-Register.

[12]) Frankfurter Zeitung, Abendblatt v. 18. 3. 1926.

[13]) Ebinger, a. a. O. S. 3.

in 1000 B.-R.-T.	1926	1927	1928	1929	1930
Deutschland .	3 062 [14])	3 336 [13])	3 750 [16])	4 093 [13])	4 199 [23])
England . .	19 264 [14])	19 179 [23])	19 875 [24])	20 166 [22])	20 322 [22])
U. S. A. . .	11 392 [14])	12 155 [24])	12 093 [24])	11 840 [13])	10 646 [22])
Frankreich . .	3 350 [12])	3 362 [23])	3 345 [24])	3 380 [13])	3 471 [22])
Holland . . .	2 553 [14])	2 645 [23])	263 [21])	2 700 [21])	3 079 [22])
Italien . . .	3 150 [14])	3 396 [23])	3 429 [24])	3 380 [13])	3 262 [22])

Die Wiedereroberung der verlorengegangenen Schiffahrtswege von seiten Deutschlands und das Eindringen in fremde Linien von seiten Amerikas waren kennzeichnend für die Entwicklung der Seeschiffahrt im letzten Jahrzehnt. Betrachtet man im Zusammenhang damit die Vermehrung fast sämtlicher Flotten und die erwähnte Abnahme der Güterbeförderung, so werden die Ratenkämpfe, die mit der Neuorganisation der Weltschiffahrt verbunden waren, verständlich. Gleichzeitig machte sich aber als Abwehrmaßnahme innerhalb der Linienreedereien eine Tendenz zum Zusammenschluß bemerkbar. Diese führte zu Koalitionen, die in weit größerer Anzahl und auf breiterer Basis aufgebaut wurden als vor dem Kriege.

C. Der Wiederaufbau der Linienschiffahrt nach dem Weltkriege.

Die Abmachungen, die Deutschland kurz nach dem Weltkriege mit Schiffahrtsgesellschaften anderer Nationen eingegangen war, beruhten auf den Tatsachen, wie sie im vorigen Abschnitt dargelegt wurden. Die deutschen Reedereien hatten sich aus der Vorkriegszeit ihre vorbildliche Orga-

[14]) Frankfurter Zeitung, Abendblatt v. 22. 7. 1927 nach dem Jahresbericht von Lloyds Schiffsregister.

[15]) Münchner Neueste Nachrichten, Abendblatt v. 5. 7. 1922.

[16]) Frankfurter Zeitung, Abendblatt v. 2. 1. 1929: „Die deutsche Handelsflotte steht wieder an dritter Stelle (bisher an fünfter)".

[17]) Heineken, Ph., Art.: „Zur Lage der deutschen Seeschiffahrt" i. Schiffahrtsjahrbuch 1925, S. 19.

[18]) Pauls, H. G., Art.: „Die Konzentration in der deutschen Linienschiffahrt" i. Wirtschaftskurve, Heft I, 1927, S. 67.

[19]) Heineken, Ph., Art.: „Die Lage der deutschen Seeschiffahrt" i. Schiffahrtsjahrbuch 1923, S. 6.

[20]) Schiffahrtsjahrbuch 1929, S. 212 ff.

[21]) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 23 v. 28. 1. 1930.

[22]) Berliner Tageblatt Nr. 342 v. 23. 7. 1930.

[23]) Frankfurter Zeitung, Abendblatt v. 22. 7. 1927.

[24]) Becker, E., Deutsche Ueberseeschiffahrt, Heidelberg 1933, S. 181.

nisation erhalten, doch war ihnen jede Aktivität infolge mangelnden Schiffsraums genommen. Demgegenüber hatte Amerika einen Überfluß an Tonnage, die in einer unverhältnismäßig kurzen Zeit aufgebaut worden war und durch die deutschen Auslieferungen noch vermehrt wurde. Dieses schnelle Wachstum war teils durch politische Maßnahmen und teils durch die Notwendigkeiten des Krieges vor sich gegangen und deshalb unorganisch. Für die Verwendung der Schiffsräumte im Weltmarkte fehlte die Erfahrung, die sich die kontinentalen Reedereien in jahrelangem Aufbau angeeignet hatten. Aus diesem Grunde war es zu verstehen, daß die großen amerikanischen Schiffahrtsgesellschaften Anschluß an die europäischen Unternehmungen suchten. Noch während des Krieges hatten die Amerikaner Verhandlungen mit französischen Schiffahrtsgesellschaften aufgenommen; sie wurden aber erfolglos abgebrochen [25]). Nach dem Kriege begann eine Fühlungnahme mit den beiden größten deutschen Reedereien, der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd, die schließlich zu dem nachstehend geschilderten Abkommen geführt hatte.

1. Die Betriebsgemeinschaft Hapag-Harriman.

Zwischen der Hamburg-Amerika-Linie und der American Ship und Commerce Corporation wurde eine Vereinbarung getroffen, in der gemeinsame Dienste in der Form der Betriebsgemeinschaft geregelt wurden [26]). Der Vertrag wurde am 19. Juni 1920 mit einer Dauer von 20 Jahren abgeschlossen. In ihm wurde festgelegt, zwischen welchen Plätzen der Fracht- und Passagierdienst gemeinschaftlich durchgeführt werden sollte (§ 1), wobei als Grundlage eine gleichgroße Tonnage angenommen wurde. Solange die Hamburg-Amerika-Linie diesen 50prozentigen Anteil nicht stellen konnte, durften die Amerikaner ihren Anteil überschreiten (§ 2). Die Frachtraten auf den Linien zwischen Deutschland und Nordamerika wurden im Westwärtsverkehr von der deutschen, im Ostwärtsverkehr von der amerikanischen Gesellschaft bestimmt (§ 4). Die Hafen-, Büro- und Kaianlagen beider Gesellschaften standen zur gegenseitigen Verfügung (§ 7). § 10 sah Fälle vor, in denen ein Rücktritt vom Vertrage oder die Revision desselben vorgenommen werden konnte.

Dieser Vertrag war in der Öffentlichkeit häufig Gegenstand der Erörterung gewesen und hatte sowohl von deutscher als auch von amerikanischer Seite viele Angriffe erfahren [27]). Immerhin hatte sich gezeigt, daß die Vereinigung der mustergültigen deutschen Organisation mit dem amerikanischen Schiffsüberfluß für beide Teile günstig gewesen war [28]).

---

25) Journale de la marine marchande, zitiert bei Priester, H. E., „Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt", Berlin 1926, S. 102.

26) Die amerikanische Gesellschaft erhielt nach der Vereinigung sämtlicher zum Harriman-Konzern gehörenden Schiffsunternehmungen den Namen United American Lines und wurde als solche Vertragspartner.

27) „Die Abkommen haben nicht überall in Amerika auch nicht in Deutschland ungeteilten Beifall gefunden." Fenchel, Die deutschen Schiffahrtsgesellschaften, Bd. II, Hamburg 1921, S. 32.

28) „Dieser Gemeinschaftsvertrag hat sich für den deutschen Partner auf das beste bewährt." Kollbach, a. a. O. S. 159.

Noch im Jahre 1924 verteidigte der Syndikus der Hamburg-Amerika-Linie, Dr. Hasselmann, in einem Vortrag im Institut für Wirtschaftswissenschaften zu Frankfurt a. M. dieses Abkommen durch die folgenden Ausführungen: „Diese Verbindungen sind eine Notwendigkeit gewesen, da den deutschen Reedern bei der kärglichen Abfindung von seiten des Reiches die Mittel fehlten, aus eigenem heraus wieder ihre Betriebe aufzurichten. Es ist erfreulicherweise gelungen, daß die Verträge völlige gegenseitige Gleichberechtigung bestimmten, die auch in Wirklichkeit durchgeführt wurde und wird."

Durch ein beschleunigt vollendetes Aufbauprogramm war es der Hamburg-Amerika-Linie gelungen, ihren Tonnagebestand schnell zu erhöhen. Besonders durch die Indienststellung der Albert-Ballin-Klasse wurde diese deutsche Reederei in der Nordamerika-Fahrt dem amerikanischen Partner hinsichtlich der Größe der Tonnage überlegen. Die Entwicklung in den einzelnen Jahren zeigt die folgende Tabelle:

Tonnage in 1000 B.-R.-T.

1913	1360 [29]	1926	870 [29] [30]
1921	166 [31]	1927	902 [33]
1922	400 [32]	1928	990 [34]
1923	432 [29]	1929	1111 [35]
1924	449 [29]	1930	1098 [36]
1925	456 [29]	1931	1087 [37]
1932	974 [38]		

Aber nicht nur in der Nordamerika-Fahrt, sondern auch auf allen anderen Linien hatte sich die Hamburgische Reederei ihre führende Vorkriegsstellung zurückerobert. Damit hatte die im Jahre 1920 eingegangene Bindung ihren Zweck erreicht. Es war nun für die deutsche Gesellschaft erwünscht, ihre Handlungsfreiheit zurückzugewinnen. Mitte des Jahres 1926 kaufte die Hamburg-Amerika-Linie von ihrer Vertragsgegnerin die Passagierschiffe „Reliance" und „Cleveland" [39]) und knüpfte bald darauf Verhandlungen an, die auf eine Aufhebung des Vertrages nach § 10 hinzielten. Tatsächlich wurde er gegen Ende des Jahres 1926 „freundschaftlich gelöst" [40]).

---

29) Pauls, H. G., „Die Konzentration in der deutschen Linienschiffahrt" i. Wirtschaftskurve, Heft I, 1927, S. 68.

30) Einschließlich Deutsch-Austral-, Kosmos-, Hugo-Stinnes-Linien.

31) Münchner Neueste Nachrichten, Abendblatt v. 5. 7. 1922.

32) Frankfurter Zeitung, Abendblatt v. 22. 12. 1922.

33) Frankfurter Zeitung, Abendblatt v. 14. 3. 1928.

34) Frankfurter Zeitung, Erstes Morgenblatt v. 3. 3. 1929.

35) Geschäftsbericht der Hamburg-Amerika-Linie 1929, S. 5.

36) Frankfurter Zeitung Nr. 235 v. 28. 3. 1931.

37) Geschäftsbericht der Hamburg-Amerika-Linie 1932, S. 77.

38) Geschäftsbericht der Hamburg-Amerika-Linie 1932, S. 9.

39) Frankfurter Zeitung, Abendblatt v. 13. 7. 1926.

40) Erdmann, R., Art.: „Das System der Schiffahrtskonferenzen" i. Wirtschaftsdienst, 12. Jahrg., Heft 52, v. 30. 12. 1927, S. 2052 ff.

2. Das Abkommen Lloyd-U. S. Mail.

Der Norddeutsche Lloyd schloß am 27. August 1920 ein Abkommen mit der United States Mail Steamship Company in New York zwecks Errichtung von Passagier- und Frachtlinien zwischen New York—Bremen, Baltimore—Bremen und New York—Danzig [41]). Dieser Vertrag sollte sich im Gegensatz zu dem vorher besprochenen nur auf einen kürzeren Zeitraum, nämlich auf 5 Jahre erstrecken. Über die einzelnen Abmachungen des Vertrages wurde die Öffentlichkeit nicht unterrichtet. Es scheint jedoch, daß das Prinzip der Gleichberechtigung nicht voll gewahrt worden war, da dem amerikanischen Vertragspartner in wichtigen Dingen die alleinige Bestimmung vorbehalten blieb. Man hatte dieses Abkommen auch als „Agenturvertrag" bezeichnet, bei dem allerdings gleichzeitig Vereinbarungen über Fahrplan- und Ratenfestsetzungen einbegriffen waren.

Die Schiffe, welche auf den Linien gefahren wurden, waren deutsche Schiffe, die an Amerika abgeliefert und durch die amerikanische Reederei vom Shipping Board gechartert worden waren. Die Fahrzeuge befanden sich aber in einem so schlechten Zustand [42]), daß der Shipping Board eingriff und den gesamten Schiffspark beschlagnahmte [43]). Infolgedessen konnte die United States Mail Steamship Company ihren Verpflichtungen aus dem Vertrage nicht nachkommen. Eine von verschiedenen Schiffahrtsgruppen neugegründete [44]) Gesellschaft, die United States Lines, trat in die Rechte der United States Mail Steamship Co. und damit auch in den mit dem Norddeutschen Lloyd bestehenden Vertrag ein. Dieser war aber vorher einer Revision unterzogen worden, bei der die deutsche Gesellschaft wesentlich günstigere Bedingungen erhalten hatte. Für den Norddeutschen Lloyd war es wichtig, daß ihm freigestellt wurde, eigene Linien in Betrieb zu nehmen, wodurch die deutsche Reederei trotz des Abkommens mit der amerikanischen Gesellschaft in ihrer Entwicklung nicht gehemmt wurde [45]).

3. Sonstige Abkommen.

Den Zwecken des Wiederaufbaues dienten neben den Verträgen mit den amerikanischen Gesellschaften auch die Verhandlungen mit englischen Reedereien, zu denen schon vor dem Kriege freundschaftliche Beziehungen bestanden hatten. Die Vereinbarung des Norddeutschen Lloyd und der Hapag mit der englischen Reederei Alfred Holt & Co., Ellermann & Bucknall St. Company, sowie der Eintritt in die Ostasien-Konferenz im

[41]) Frankfurter Zeitung, Abendblatt v. 14. 11. 1920.

[42]) Pantlen, H., „Der Wiedereintritt Deutschlands in die Weltschiffahrt", Berlin und Leipzig 1927, S. 60.

[43]) Frankfurter Zeitung, Abendblatt v. 31. 10. 1921.

[44]) Kölnische Zeitung, Erstes Morgenblatt v. 13. 9. 1921: „Die Regierung (der U.S.A.) hat mit der Weiterführung des Betriebes die drei Firmen Moore and Mc Cormack Comp. (eine amerikanisch-irische Gruppe), Roosevelt Steamship Cy. und United American Lines betraut."

[45]) Eine ausführliche Darstellung der beiden Abkommen sowie der Wortlaut des Hapag-Harriman-Vertrages finden sich bei Priester, a. a. O. S. 96—110 und Anhang.

Jahre 1921 waren die ersten Verbindungen, die nach dem Kriege mit europäischen Reedereien wieder aufgenommen worden waren. Ebenso wurden schon frühzeitig Verabredungen bezüglich der Englandfahrt mit englischen Reedereien getroffen, so daß auch auf diesen Linien ein Ratenkrieg vermieden wurde. Auf diese Weise bekamen die deutschen Gesellschaften freie Hand, sich vor allem dem inneren Wiederaufbau zu widmen.

Einzelheiten über die Abreden waren in der Öffentlichkeit nicht bekannt geworden. Cuno kennzeichnete in seiner Rede als Gast des Wirtschaftsbeirates der Bayerischen Volkspartei Ende 1925 die Abmachungen mit den Engländern durch die Worte: Sie beruhen seit 1920 ohne irgendwelche schriftlichen Unterlagen auf einem reinen gentleman-agreement [46]).

Weitere Abkommen, die bald nach Beendigung des Weltkrieges geschlossen wurden, bezogen sich auf schwedische und holländische Reedereien. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa" fuhr in Gemeinschaft mit der Svenska-Ostasiatiska Companiet, Gotenburg, und der Norske-Afrika og Australia Linie nach Britisch-Indien. Die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft trat in Gemeinschaftsdienst mit den holländischen Reedereien Stoonvaart My Neederland, dem Rotterdamschen Lloyd und der Neederlandschen Stoonvaart My Ocean [47]).

Nachdem sich die deutschen Reedereien mit den europäischen Gesellschaften koaliert hatten, gingen sie daran, auch die überseeischen Verbindungen wieder aufzunehmen. So traf der Norddeutsche Lloyd mit der Campania Sud-Americana de Vapores, Valparaiso, ein Abkommen, nach dem der Norddeutsche Lloyd von der genannten chilenischen Reederei zwei Dampfer erwarb. Hiermit verknüpft war die Berechtigung, die von den Chilenen bisher befahrene Linie zwischen den Häfen Chiles durch den Panama-Kanal nach New York in eigene Regie zu nehmen. Die Chilenen verpflichteten sich, keine Konkurrenzlinie einzurichten. „Mit diesem Abkommen ist der erste Auslandsdienst einer deutschen Reederei in der Nachkriegszeit wieder gegründet worden, gleichzeitig wird zum erstenmal die Fahrt Südamerika—Westküste-New York betrieben" [48]).

---

[46]) Frankfurter Zeitung, Erstes Morgenblatt v. 21. 12. 1925.

[47]) Priester, a. a. O. S. 112.

[48]) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 108 v. 10. 5. 1927.

III. Hauptteil:
Die Anwendung von Koalition und Konzentration nach dem Wiedereintritt Deutschlands in die Linienschiffahrt.

A. Die Koalitionen.

1. Konferenzen und Pools.

a) Nordatlantik-Fahrt.

aa) Nordatlantik-Passage-Konferenz.

Noch vor Beendigung des Weltkrieges hielten es englische, amerikanische und französische Reedereien für ratsam, sich in der Atlantic Conference zusammenzuschließen zur „Konsolidierung der Interessen der Alliierten im kaufmännischen Sinne des Wortes", wie ein Vertreter einer großen englischen Gesellschaft erklärte. Man wollte dadurch die Macht erlangen, den nordamerikanischen Verkehr allein zu bedienen, ohne durch die deutschen Linienreedereien behindert zu werden. Dieser Schiffahrtskoalition, die ihren Sitz in Paris hatte, gehörten als Mitglieder an:

die Cunard Line,
die White Star Line,
die Canadian Pacicfic Line,
die Anchor-Donaldson Line,
die Dominion Line,
die American Line,
die Compagnie Générale Transatlantique.

Sehr verwundern mußte es, daß sich die holländischen und skandinavischen Reedereien nicht nur nicht beteiligt hatten, sondern auch nicht einmal aufgefordert waren [1]). Es hing dieses aber sicherlich mit ihrer Neutralität und dem immer noch regen Export nach Deutschland zusammen.

Wenn diese koalierten Gesellschaften jedoch angenommen hatten, sie würden von nun an die Beherrscher des Nordatlantik sein, so sollten sie damit nur für kurze Zeit recht behalten. Schon im Sommer 1921 begannen ausländische Gesellschaften sich über den mehr und mehr erstarkenden Wettbewerb der deutschen Großreedereien zu beklagen. Damals wurden schon Stimmen laut, die zu Verhandlungen mit den Deutschen rie-

[1]) Frankfurter Zeitung, Erstes Morgenblatt v. 18. 1. 1918.

ten, um sie zum Anschluß an die Konferenz zu bewegen. In Anbetracht der geringen Tonnage und ihrer allzu großen Einengung schlugen die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd diese Aufforderung vorerst aus [2]). Jedoch schon nach einem Vierteljahr gab die Hamburg-Amerika-Linie einer erneuten Einladung statt [3]) und trat der Atlantic Conference am 2. November 1921 auf einer in London abgehaltenen Tagung bei. Ferner gehörten ihr nun auch von den nordischen Linien an:

die Baltic-American Line,
die Norwegische-Amerika Linie,
die Skandinavische-Amerika Linie,
die Schwedische-Amerika Linie;

ferner

die Holland-Amerika-Linie,
die belgische Red Star Line,
die italienische Cosulich Line,
die englische The Royal Mail Steam Packet Company,
die amerikanischen United States Lines,
die United American Lines [4]).

Über diese Tätigkeit der Atlantic Conference erfahren wir, daß sie auf einer Tagung in Paris zu Ende des Jahre 1924 ihre Mindestraten der 1. und 3. Klasse um 5—15 Dollar heraufgesetzt hatte [5]). Auf diese Weise ergaben sich im Vergleich zu 1913 recht große Differenzen zwischen den Passagepreisen der drei Klassen [6]).

Die Atlantic Conference bestand bis zum November 1927, wonach sie ihren Namen in Nordatlantik-Konferenz abänderte und zu ihren insgesamt 16 Mitgliedern auch den Norddeutschen Lloyd und die Atlantic Transport Line zählte. Ihr Tätigkeitsgebiet erstreckte sich auf die an der Nordeuropa-Nordamerika-Fahrt beteiligten Reedereien [7]). In dem Vertrag waren die Raten sehr differenziert aufgeführt; außerdem war eine genaue Klassifizierung der in Frage stehenden Schiffe vorgenommen [8]).

Zu dieser Zeit hatte die Compagnie Générale Transatlantique ihr neuestes Schiff, die „Ile de France" in Fahrt gesetzt und sich durch niedrige Raten einen guten Zuspruch von seiten der Passagiere gesichert. Um sich aber dadurch nicht schaden zu lassen, hatten die großen englischen Reedereien und die United States Lines ihrerseits dieselben Maßnahmen angekündigt [9]).

---

[2]) Kölnische Zeitung, Erstes Morgenblatt v. 26. 8. 1921.

[3]) Frankfurter Zeitung, Erstes Morgenblatt v. 2. 11. 1921.

[4]) Frankfurter Zeitung, Zweites Morgenblatt v. 16. 11. 1921.

[5]) Wirtschaftsdienst, 10. Jahrg., Heft 1 v. 2. 1. 1925.

[6]) Lt. Frankfurter Zeitung, Erstes Morgenblatt v. 13. 10. 1925:

	1913	1925
1. Klasse	85 Dollar	195 Dollar
2. Klasse	43 Dollar	130 Dollar
3. Klasse	31 Dollar	82 Dollar

[7]) Wirtschaftsdienst, 12. Jahrg., Heft 46 v. 18. 11. 1927, S. 1780 f.

[8]) Erdmann, a. a. O. S. 2054.

[9]) Frankfurter Zeitung, Abendblatt v. 25. 11. 1927.

Die Verhältnisse auf dem Nordatlantik schienen sich deshalb immer mehr zuzuspitzen, weil die einzelnen beteiligten Reedereien große Anstrengungen machten, ihre Leistungen zu erhöhen. Seinen sichtbaren Ausdruck fand dies in dem Bau großer Luxusdampfer, von denen einer von der Compagnie Générale Transatlantique bereits in Dienst gestellt war, während der Norddeutsche Lloyd seine beiden großen 46 000-B.-R.-T.-Dampfer noch im Bau hatte. Auch andere beteiligte Großreedereien waren im Begriff, neue Schiffe einzustellen [10]).

Wenn die Konkurrenz unter diesen Umständen fortbestehen konnte, so lag dies an der allgemeinen aufsteigenden wirtschaftlichen Lage, die in einem zunehmenden Verkehr zum Ausdruck kam. Die Rentabilität der Reedereien war dadurch gesichert.

Die Verkehrszahlen des ersten Halbjahres 1927 im nordatlantischen Passagierverkehr zeigten eine zunehmende Steigerung der Personenbeförderung gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres um etwa 12 v. H. Der Westwärtsverkehr als solcher war daran mit 15 v. H. und der Ostwärtsverkehr mit 8 v. H. beteiligt. Die Entwicklung der letzten Jahre wird durch die nachfolgende Tabelle gekennzeichnet:

	Westwärts	Ostwärts	Zusammen
1927 (1. Halbjahr) . . .	268 070	200 774	468 844
1926	582 054	357 649	939 703
1925	458 854	366 993	825 847
1924	367 430	334 511	701 941
1913	1 859 605	719 081	2 577 686 [11])

Die Verteilung der Personenbeförderung auf die 17 Konferenzreedereien für das Jahr 1926 und das erste Halbjahr 1927 gibt die nachfolgende Aufstellung wieder:

	1. Halbj. 1927	1926 (volles Jahr)
Cunard Line	92 460	193 439
White Star Line	71 141	146 279
Canadian Pacific Line	64 770	113 594
Norddeutscher Lloyd	36 170	69 957
United States Lines	35 203	77 721
Compagnie Générale Transatlantique	34 129	68 329
Hamburg-Amerika-Linie	30 243	50 560
Anchor Line	17 795	39 146
Schweden-Amerika-Linie	17 567	33 364
Red Star Line	14 979	22 764
Holland-Amerika-Linie	12 522	27 681
Skandinavien-Amerika-Linie . . .	11 060	18 308
Norwegen-Amerika-Linie	10 731	17 949
Donaldson Line	6 778	13 495
Atlantic Transport Line	6 462	12 061
Baltic-American Line	4 522	7 866
Royal Mail Line	726	14 133 [12])

[10]) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 229 v. 30. 9. 1927.
[11]) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 211 v. 9. 9. 1927.
[12]) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 211 v. 9. 9. 1927.

Eine wesentliche Verschärfung der Lage trat ein, als die Canpac im Dezember 1927 ankündigte, Ende Januar nächsten Jahres aus der Konferenz auszutreten. Deswegen erschien es dringend geraten, in einer Zusammenkunft die strittigen Fragen zu klären und eine durchgreifende Änderung der Vertragsklauseln durchzuführen [13]). Auf der Anfang Januar 1928 stattgefundenen Tagung in Paris wurden zunächst die Passagepreise neu festgesetzt. Man einigte sich auf eine allgemeine Erhöhung um 7½ Dollar für die 1. Klasse, um 5 Dollar für die 2. Klasse und um 7 Dollar für die 3. Kajüte für Touristen für die Hin- und Rückfahrt. In der 3. Kajüte für Touristen ließ man den Passagepreis der Hinfahrt für sich allein unverändert, für die Rückfahrt wurde er um 5 Dollar erhöht. Mit diesen Beschlüssen hatte man das befürchtete Auseinanderfallen der Konferenz und einen Ratenkampf in der Nordatlantik-Passagefahrt verhindert [14]).

In einem Punkte war jedoch eine Verständigung noch nicht herbeigeführt worden. Die Cunard Line hatte Schiffe, die als hochwertig angesehen wurden, in Touristenschiffe umgewandelt und die Raten entsprechend herabgesetzt, was die Canpac als gegen den Vertrag verstoßend zu ihrem oben erwähnten Schritt veranlaßte [15]). Eine Behebung der Meinungsverschiedenheiten konnte dann aber Ende Februar 1928 in einer Konferenz in Berlin erzielt werden. Die Cunard Line ließ ihre Absicht einer Neuklassifizierung fallen, während die Canpac ihre Kündigung zurückzog.

Damit war die Konferenz wieder für einige Zeit gesichert. Im Frühjahr 1929 tauchten dann wieder Nachrichten auf, die von einer Gefährdung der Nordatlantik-Konferenz wissen wollten. Diesem Gerücht wurde von dem damaligen Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd, Geheimrat Stimming, energisch widersprochen: „Die deutsche Reederei ist in allen Richtungen durchaus auf Innehaltung der Konferenzabmachungen eingestellt, und auch bei den ausländischen Reedereien ist nirgends eine grundsätzlich abweichende Einstellung zu beobachten. Insbesondere ist es gänzlich abwegig, in dem Übergang der United States Lines in Privathände einen Umstand zu sehen, der auf einen kommenden Konkurrenzkampf hindeutet. Gerade die privaten Unternehmer, die das neue Unternehmen in der Hand haben, werden wie alle anderen beteiligten Reedereien Wert darauf legen müssen, Erträge zu erzielen, und werden deshalb die Konkurrenzbedingungen in diesem Verkehr nicht frivol verschlechtern wollen. Daß sie nach Maßgabe ihrer Kräfte bestrebt sein werden, ihre Flotte auszubauen, ist ihr natürliches Recht und wird von niemandem der Beteiligten als Kampfansage aufgefaßt." [16]).

Die nun folgenden Jahre der Krisis, die einen Rückgang der Personenbeförderung mit sich brachten, ließen neue Fragen entstehen, welche von der Konferenz zu klären waren. Es handelte sich in erster Linie um die einzuschlagende Preispolitik. Zwei Meinungen standen sich dabei gegenüber. Die Amerikaner und Engländer glaubten, durch eine starke Er-

[13]) Wirtschaftsdienst, 12. Jahrg., Heft 51 v. 23. 12. 1927, S. 2019 und Frankfurter Zeitung, Abendblatt v. 3. 1. 1928.

[14]) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 11 v. 13. 1. 1928 und Nr. 17 v. 20. 1. 1928.

[15]) Frankfurter Zeitung, Zweites Morgenblatt v. 20. 1. 1928.

[16]) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 120 v. 25. 5. 1925.

mäßigung der Beförderungstarife dem Verkehr einen neuen Anreiz geben zu können, während die übrigen europäischen Mitglieder weitgehende Preisreduktionen wegen der zurückgegangenen Beförderungszahl und der damit gestiegenen Kosten pro Leistungseinheit nicht für tragbar hielten. Die Zusammenkünfte des Jahres 1932 hatten fast ausschließlich diese Probleme zum Gegenstand.

Im Frühjahr 1932 trat der Präsident des amerikanischen Shipping Board für eine Herabsetzung der Passagierfahrpreise im Transatlantikverkehr um 20 v. H. mit der Begründung ein, daß diese angesichts der niedrigen Lebensmittel- und sonstigen Kosten durchaus gerechtfertigt sei [17]). Die deutschen Gesellschaften hielten eine Ermäßigung von nur durchschnittlich 15 v. H. für tragbar, während die übrigen europäischen Gesellschaften über eine Reduktion von 10 v. H. nicht hinausgehen wollten [18]).

Noch bevor die in Brüssel tagende Konferenz einen offiziellen Beschluß über die Preisminderung fassen konnte, waren einige Reedereien von sich aus zu einer Herabsetzung der Passagegebühren um 20 v. H. übergegangen. Damit war das Zeichen zu einer allgemeinen Verbilligung gegeben [19]).

Da bereits im vorangegangenen Jahre ein Teil der Schiffe 2. Klasse in solche der Touristenklasse umgewandelt worden waren, was eine indirekte Preisermäßigung bedeutete, mußte die neuerliche Herabsetzung der Beförderungspreise von einschneidender Bedeutung auf die Rentabilität sein, wenn es nicht gelang, den Beschäftigungsgrad zu erhöhen. Deshalb wurde vorgeschlagen, die Konferenz sollte eine Einschränkung der Zahl der Reisen beschließen, um dadurch die Schiffe besser ausnutzen zu können und eine erhöhte Wirtschaftlichkeit zu erzielen.

Durch die fortschreitende Krise wurde trotz der Verbilligung der Überfahrtpreise eine Erhöhung des Passagierdienstes nicht erreicht. Dies führte dazu, daß sich manche Reedereien nicht an die festgesetzten Raten hielten und durch Preisunterbietungen versuchten, eine größere Passagierzahl an sich zu ziehen. Um dies zu verhindern, wurden organisatorische Maßnahmen ergriffen, die auf eine festere Bindung der Konferenzmitglieder hinausliefen. Dies geschah durch die Schaffung einer Kontrollstelle, die auf die Einhaltung der Konferenzbestimmungen zu achten und Ratenunterbietungen zu unterbinden hatte [20]). Die Leitung übernahm einer der Direktoren der Hamburg-Amerika-Linie in New York.

Die Errichtung eines Kontrollsystems zur Ueberbrückung der Gegensätzlichkeiten war möglich gewesen, weil im Tiefpunkt der Wirtschaftsdepression bei der Mehrheit der Nordatlantik-Reedereien der Wunsch zur Verständigung aufrecht erhalten blieb. „Was bisher schon durch den ständigen Wechsel im Vorsitz nicht möglich war, nämlich der Arbeit eine auf lange Sicht zielende Konsequenz zu verleihen, wird durch Übertragung der wichtigsten Befugnisse in eine Hand gewährleistet. Die hieraus erwachsende Stabilisierung der Verhältnisse wird nicht nur der Kalkulation

---

17) Frankfurter Zeitung Nr. 235-36 v. 30. 3. 1932.
18) Frankfurter Zeitung Nr. 240 v. 31. 3. 1932.
19) Frankfurter Zeitung Nr. 243 v. 1. 4. 1932.
20) Berliner Börsen-Zeitung Nr. 203 v. 1. 5. 1932.

der Reedereien, sondern auch den Dispositionen aller am Nordatlantik-Verkehr interessierten Kreise zugute kommen" [21]).

Die Hoffnung auf eine Erhöhung des Verkehrs durch die Verbilligung der Passageraten hatte sich nicht erfüllt. Deshalb wurden Stimmen laut, die eine Abänderung der Preispolitik im entgegengesetzten Sinne wünschten. Die Canadian Pacific und die Compagnie Générale Transatlantique meldeten ihren Austritt aus der Konferenz an, weil sie in ihrer Tarifpolitik freie Hand haben wollten. Seitdem nämlich die weitgehenden Ratensenkungen auf die Initiative der Amerikaner erfolgt waren, bemühten sich die deutschen und englischen Reeder um eine Wiedererhöhung [22]).

Im November des Jahres 1932 fand eine Tagung der Nordatlantischen Schiffahrtskonferenz in London statt, auf welcher zwar die Ratenherabsetzung bei Beginn des Jahres nicht aufgehoben, aber doch wieder gewisse Erhöhungen beschlossen wurden. Durchschnittlich betrug die Erhöhung der Hauptraten etwa 6 v. H. Die kanadische und französische Reederei zogen daraufhin ihre Austrittserklärung zurück, so daß die Konferenz weiterhin gesichert schien [23]).

Im folgenden Jahre blieben die Passageraten unverändert und waren auch nicht Gegenstand der Sitzungen der Nordatlantik-Konferenz [24]). Die Frage, die die Konferenz im Jahre 1933 beschäftigte, war die Reform der Klassifizierung. Es hatte sich nämlich eingebürgert, daß moderne Kabinenschiffe, die den Komfort der 1. Klasse boten, Passagiere zu den wesentlich billigeren Kabinenraten beförderten. Mit dieser Handhabung waren verschiedene Reedereien nicht einverstanden. Im April 1933 kündigten deswegen die Cunard Line, die United States Line und die Red Star Line die Abmachungen über die 1.-Klasse-Tarife [25]). Der Druck, den die Reedereien auf die Konferenz durch diese Kündigung ausüben wollten, richtete sich also weniger gegen die Ratenfestsetzung im allgemeinen als vielmehr darauf, die schon lange schwebenden Klassifizierungsfragen einer befriedigenden Lösung zuzuführen [26]).

Nach monatelangen Verhandlungen kam man im Dezember 1933 in London zu einem Übereinkommen über die Schiffsklassifizierung und über die Angleichung der Passagierraten an die neuen Verhältnisse. Daraufhin zogen die Reedereien, die ihren Austritt angemeldet hatten, ihre Kündigung zurück [27]), [28]).

Durch das Abgehen Englands vom Goldstandard war bereits im Jahre 1931 eine gewisse Unsicherheit in das Passagegeschäft getragen

---

[21]) Deutsche Allgemeine Zeitung Nr. 217-218 v. 12. 5. 1932.

[22]) Frankfurter Zeitung Nr. 787-788 v. 20. 10. 1932.

[23]) Berliner Börsen-Zeitung Nr. 56 v. 7. 3. 1933.

[24]) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 56 v. 7. 3. 1933.

[25]) Frankfurter Zeitung Nr. 290 v. 19. 4. 1933.

[26]) Wirtschaftsdienst, 18. Jahrg., Heft 16 v. 21. 4. 1933, S. 537.

[27]) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 290 v. 10. 12. 1933.

[28]) „Die Einigung kann allerdings die Zahl der Passagiere auf der nordatlantischen Rute nicht erhöhen; es ist als einziges zu erreichen, daß durch eine Steigerung der Passagegebühren die Erfolgsrechnungen der beteiligten Reedereien verbessert werden." (Wirtschaftsdienst, Neue Folge, 18. Jahrgang, Heft 50 v. 15. 12. 1933, S. 1733.)

worden. Um einen Ausgleich zu schaffen, war damals ein Währungszuschlag von 10 v. H. auf die in Pfund gestellten Raten angeordnet worden. Als aber der Dollar dem Pfund folgte, hatte der Zuschlag seine ausgleichende Bedeutung verloren. Aus diesem Grunde beschloß die Konferenz, den englischen Linien zu gestatten, eine Herabsetzung der Nordatlantik-Passageraten in einer Höhe von 10 v. H. zu gestatten. Seit Anfang des Jahres 1934 ist diese Ermäßigung im sogenannten englischen Geschäft, also bei den Abfahrten zwischen englischen Häfen und Amerika, in Kraft getreten [29]).

Um die sich immer wieder bemerkbar machende Verschärfung des Wettbewerbs einzudämmen und dem Wettbauen Einhalt zu gebieten, wird seit einigen Jahren die Frage zur Erörterung gestellt, ob man nicht die Konferenz in einen Pool überführen soll. Ein solcher Pool hat, wie wir vorher gezeigt haben, für das Auswanderergeschäft vor dem Kriege bestanden. Wenn es bisher zu einer Poolbildung nicht gekommen ist, dann liegt es daran, daß die Festlegung der Quoten auf erhebliche Schwierigkeiten stößt [30]).

bb) Nordatlantik-Fracht-Konferenzen und -Pools.

Im Frachtgeschäft hatte die Entwicklung den Weg von der Konferenz zum Pool bereits genommen. Nachdem also die widerstrebenden Interessen der Reedereien in einer einheitlichen Passagekonferenz vereinigt waren, mußte es ebenso wichtig sein, auch über die Frachtraten Beschlüsse zu fassen. Im Dezember 1927 bestand als erste, wenn auch etwas lose Bindung ein Zusammenschluß der hauptsächlich an der Fahrt nach Kanada beteiligten Reedereien:

Canadian Pacific Line,
County Line,
Noble Line,
New Foundland-Canada Line,
Red Croß Line.

Man hatte nur über die Raten ein Übereinkommen getroffen [31]).

Da aber die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd für das nächste Jahr 14tägige Frachtfahrten von Hamburg und Bremen angekündigt hatten, gelang es, gegen Ende Januar 1928 die „Canadian Westbound Freight Conference“ zu gründen. Sie zählte zu ihren Mitgliedern außer den vorher benannten Reedereien auch die Hamburg-Amerika-Linie und den Norddeutschen Lloyd. In dieser Konferenz wurden die Häufigkeit der Abfahrten und gemeinsame Raten festgelegt [32]).

Ebenso bestand schon zu dieser Zeit eine vollgültige Konferenz von nordeuropäischen Häfen nach der Westküste von Nordamerika, die die Anlaufhäfen und Raten regelte. Ihre Angehörigen sind:

---

[29]) Kölnische Zeitung Nr. 170 v. 4. 4. 1934.
[30]) Frankfurter Zeitung Nr. 243 v. 1. 4. 1932.
[31]) Erdmann, a. a. O. S. 2054.
[32]) Magazin der Wirtschaft, 4. Jahrg., Heft 5 v. 2. 2. 1928, S. 171 f.

die Hamburg-Amerika-Linie,
die der Hapag gehörende Kosmos-Linie,
die dem Norddeutschen Lloyd gehörende Roland-Linie,
die United American Lines,
die Compagnie Générale Transatlantique,
die Holland-Amerika-Linie,
die Ostasiatische Kompagnie,
die Royal Mail.

Im Verlaufe des Jahre 1928 war ein Ratenkrieg in der Antwerpen-Rotterdam-New York-Fahrt zwischen holländischen, belgischen und amerikanischen Reedereien ausgebrochen, der durch ein am 15. November 1928 in Kraft getretenes und 2½ Jahre gültiges Poolabkommen beendigt wurde. In diesem Frachtabkommen, das von der Red Star Line, der Holland-Amerika-Linie, dem Lloyd Royal Belge und der American Diamont Line unterzeichnet worden ist, wurde festgelegt, daß die einen gewissen Betrag übersteigenden Frachteinnahmen so gepoolt werden sollten, daß die American Diamont Line ein Drittel und die holländischen und belgischen Linien zusammen zwei Drittel erhielten [33]).

Dieses Abkommen, das wegen des Fehlens wichtiger Linien auf zu schmaler Basis aufgebaut worden war, wurde nach Ablauf zunächst nicht wieder verlängert. Es setzten aber Verhandlungen ein, die darauf hinzielten, einen allgemeinen Nordatlantik-Frachtenpool zu gründen, wie er bis zum Kriegsausbruch bestanden hatte.

Nach dem Weltkriege war eine Erneuerung des Frachtenpools deshalb erschwert, weil sich inzwischen die Vereinigten Staaten eine bedeutende Handelsflotte geschaffen hatten, die neu in Erscheinung getreten war. Die amerikanischen Reedereien wurden im starken Maße vom Staate subventioniert, so daß sie an einer Verständigung kein großes Interesse hatten. Durch eine Reihe von Abkommen gelang es jedoch, die Interessen der Amerikaner mit denen der europäischen Reedereien zu verbinden.

So wurde im Laufe des Jahres 1932 zwischen der Hapag-Lloyd-Union und der Baltimore Mail Steam-Ship Company eine Abfahrten- und Quotenvereinbarung nach Norfolk und Baltimore abgeschlossen. Außerdem kam eine Poolvereinbarung zwischen den deutschen Linien und den United States Lines für den Dienst nach New York zustande, ein drittes Poolabkommen für den Dienst nach Boston und Philadelphia.

Auf dieser Grundlage konnte dann weiter aufgebaut werden. Zu Ende des Jahres 1932 wurden nach langwierigen Verhandlungen zwischen der Hapag-Lloyd-Union und den amerikanischen Reedereien, sowie den holländischen und belgischen Schiffahrtslinien ein allgemeiner Frachtenpool geschaffen [34]). In dieser „Continental Northatlantic Westbound Freight Conference“ waren vertreten:

Baltimore Mail Line,
Hamburg-Amerika-Linie,
Norddeutscher Lloyd,
United States Lines,
Yankee Lines,

---

33) Magazin der Wirtschaft, 4. Jahrg., Heft 50 v. 13. 12. 1928, S. 1927.
34) Frankfurter Zeitung Nr. 928-29 v. 30. 12. 1932.

Compagnie Maritime Belge,
County Line,
Black Diamont Line,
Canadian Pacific,
Holland-Amerika-Linie,
Red Star Line [35]).

Die Bedeutung der Abkommen liegt darin, daß durch sie den Ratenunterbietungen, die mit der Verstärkung der Krise immer häufiger wurden, ein Ende gemacht worden ist.

Der Poolvertrag, der auf die Dauer von drei Jahren abgeschlossen wurde, bezog sich ausschließlich auf den Westwärtsverkehr. Für den Ostwärtsverkehr werden die Frachten durch ein Frachtensyndikat in New York festgelegt [36]). Als Außenseiter fahren nur noch die japanischen „K"-Lines [37]).

Um dem Wettbewerb des Außenseiters begegnen zu können, beschloß die Nordatlantik-Frachtkonferenz zu Anfang des Jahres 1933 ihre Konferenzbedingungen durch das sogenannte Kontraktsystem [38]) umzustellen. Diese Kontrakte werden nur mit deutschen Exporteuren oder mit amerikanischen Importeuren abgeschlossen und erstrecken sich auf Spielwaren, Christbaumschmuck, Porzellan- und Tonwaren [39]).

Die Firmen, die einen Kontrakt mit dem Pool eingehen, müssen sich verpflichten, nicht nur die genannten Artikel, sondern alle ihre Waren durch die koalierten Reedereien zu verschiffen. Außerdem müssen sie alle für New York bestimmten Güter über die Häfen Hamburg, Bremen, Rotterdam und Antwerpen zur Versendung bringen [40]).

Auf der Fahrt zwischen den englischen Häfen und den nordatlantischen Häfen der Vereinigten Staaten besteht seit Anfang 1929 eine Konferenz der am Frachtgeschäft beteiligten amerikanischen und englischen Reedereien. Der Zweck dieser Konferenz ist die „Festsetzung und Kontrollierung angemessener Minimalfrachten für die einzelnen Frachtrouten von nordatlantischen Häfen der Vereinigten Staaten nach Häfen Großbritanniens. Die Konferenzmitglieder sollen bemüht sein, den Linien- und Frachtverkehr zu stabilisieren und zu verbessern, und verpflichten sich, keine ungerechtfertigte Vorzugsbehandlung oder Nachlässe, Zahlungen, Rabatte oder Rückvergütungen irgendwelcher Art direkt oder indirekt an irgendwelche Verlader, Vertragschließende, Makler oder Ladungsempfänger zu gewähren". Die Tagungen der Konferenz finden in jedem Monat in New York oder Montreal statt. Als Mitglieder traten folgende amerikanische und englische Reedereien bei:

---

35) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 69 v. 22. 3. 1933.

36) Frankfurter Zeitung Nr. 928-29 v. 30. 12. 1932.

37) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 293 v. 14. 12. 1932.

38) Siehe Giese, a. a. O. S. 276 ff.

39) Lt. Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 69 v. 22. 3. 1933 betragen die ab 20. 3. ermäßigten Frachtraten nach New York für Spielwaren 110 cts per 100 lbs, für Christbaumschmuck 155 cts per 100 lbs und für Porzellan- und Tonwaren 80 cts per 100 lbs.

40) Frankfurter Zeitung Nr. 223-224 v. 24. 3. 33.

American Line,
Anchor Line,
Atlantic Transport Line,
Bristol City Line,
Canadian Pacific Steam-Ship Line,
Cunard Line,
Ellerman's Wilson Line,
Furneß Line,
Head Line und Lord Line,
Lamport & Holt Line,
Leyland Line,
Manchester Liners,
Ariole Lines,
Royal Mail Steam Packet Company,
Thomson Line,
United States Lines,
White Star Line [41]).

b) Südamerika-Fahrt.

aa) Die Passage-Konferenzen.

Nächst dem Nordamerikaverkehr ist der Südamerikaverkehr für die Durchführung von Koalitionen geeignet, vor allem durch die von Jahr zu Jahr von der Pyrenäenhalbinsel nach Argentinien und Brasilien reisenden Auswanderer und Saisonarbeiter.

Auf dieser Route wurden bereits im Jahre 1921 zwei Konferenzen, die „Outward and Homeward Brazil and River Plate Steerage Passenger Conference" und die „South American Saloon Passenger Conference" abgeschlossen. Zweck dieser Konferenzen war die Festsetzung von Raten für das Kajüten- und Zwischendeckgeschäft. Außer dem Norddeutschen Lloyd, der Hamburg-Amerika-Linie und der Hamburg- Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft — letztere seit dem 4. November 1921 — gehörten ihr noch folgende 16 Reedereien an:

Chargeurs Réunis,
Compagnie de Navigation Sud-Atlantique,
Compagnie Transatlantique,
Pinillos Izquierdo y Cia,
The Royal Mail Steam Packet Company,
Lamport & Holt Ltd.,
Koninklijke Hollandsche Lloyd,
Transports Maritimes,
Compagnie France-Amérique,
Lloyd Latino Navigazione Generale Italiana,
La Veloce,
Lloyd Sabaudo,
Transatlantica Italiana,
Transoceanica,

---

[41]) Wirtschaftsdienst, 14. Jahrg., Heft 18 v. 3. 5. 1929 S. 780.

Cosulich Linie,
Skopland Linie[42]).

Dieser Zusammenschluß umfaßte nur einen Teil des Südamerika-Passagegeschäftes. Deshalb bemühte man sich, die Konferenz auf eine breitere Basis zu stellen. Hinzu kam noch, daß norwegische Schiffahrtsgesellschaften nicht unerhebliche Konkurrenz machten. Man war sich deswegen darin einig, eine „South American Traffic Conference" unter Dach und Fach zu bringen. Anfangs verhandelten englische, holländische, französische, spanische, italienische und deutsche Reedereien über eine Woche lang in Berlin, mußten aber ergebnislos wieder auseinandergehen, da die englischen und französischen Gesellschaften die von den deutschen geforderten Quoten nicht anerkennen wollten. Mitte Januar 1925 waren es dann die Holländer, die von neuem die beteiligten Reedereien zur Teilnahme an einer diesmal in San Remo stattfindenden Tagung veranlassen konnten. Hier wurde dann auch die Südamerika-Konferenz gegründet. Jedoch statuierte man nur einen sogenannten Rahmenvertrag, der sich allein auf den Passageverkehr bezog und durch Beschlüsse von Unterausschüssen erweitert werden sollte[43]).

Die nächste bedeutsame Tagung der in der Südamerikafahrt tätigen Unternehmungen fand im November des Jahres 1927 in Paris statt, wo Kajütenmindestraten vereinbart wurden und eine Neuklassifizierung der Schiffe unter Einschluß der der Konferenz bisher nicht beigetretenen italienischen Reedereien vorgenommen wurde. Jedoch kam man bezüglich einer neuen Quotenaufteilung zu keiner Einigung, weshalb eine Vertagung bis Ende Januar 1928 stattfand, da die Anfang 1925 errichtete Konferenz zu diesem Termin gekündigt war[44]).

Von den europäischen Häfen nach den Häfen von Pernambuco bis zum La Plata werden die Passageraten und die Passagebedingungen durch die Südatlantik-Passagekonferenz bestimmt, die in drei Abteilungen untergeteilt ist. Ihre 21 Mitglieder sind:

Chargeurs Réunis,
Cie. de Navigation Sud-Atlantique,
Compania Transatlantica de Barcelona,
Koninklijke Hollandsche Lloyd,
Royal Mail,
Pacific Steam Navigation,
Houlder Bros.,
Furneß-Houlder-Argentine Lines,
British and Argentine Steam Navigation Co.,
Lamport & Holt Ltd.,
Hapag,
Hamburg-Süd,
Norddeutscher Lloyd,
die der Hapag gehörenden Stinnes-Linien,
Navigazione Generale Italiana,
Lloyd Sabaudo,

---

42) Frankfurter Zeitung, Zweites Morgenblatt v. 16. 11. 1921.
43) Frankfurter Zeitung, Erstes Morgenblatt v. 30. 1. 1925.
44) Frankfurter Zeitung, Abendblatt v. 25. 11. 1927.

Societa Transatlantica Italiana,
Cosulich Linie,
Société Fé de Transports Maritimes,
Cie. France-Amérique,
Lloyd Latino [45]).

Über diese Konferenz ist kaum mehr bekannt geworden als ihr Name und ihre Mitglieder, so daß wir uns darauf beschränken müssen, sie hier nur anzuführen.

Wenn nun auch alle Häfen Südamerikas in mehr oder minder festen Bindungen zusammengefaßt wurden, so war es trotzdem wichtig, für das Passagegeschäft der 3. Klasse neue Bedingungen zu formulieren. Zu diesem Zwecke trafen sich insgesamt 20 Vertreter der deutschen, holländischen, italienischen, französischen und englischen Reedereien Ende Juni 1930 in Frankfurt a. M. [46]). Es gelang ihnen nach einer Woche schwierigster Verhandlungen auch tatsächlich, eine Einstimmigkeit der Beschlüsse wegen der Befestigung der bisherigen Abreden und betreffs Stabilisierung des Geschäfts zu erzielen, wobei man es vermied, eine Erhöhung der bisherigen gültigen Personentarife vorzunehmen. Dieser Konferenz, die auf eine unbekannte, vermutlich größere Anzahl von Jahren abgeschlossen wurde, traten bei:

Chargeurs Réunis,
Cie. de Navigation Sud-Atlantique,
Royal Mail Steam Packet Company,
Pacific Steam Navigation Company,
H. & W. Nelson Ltd.,
Transports Maritimes,
Navigazione Generale Italiana,
Lloyd Sabaudo,
Cosulich Linie,
Hapag,
Norddeutscher Lloyd,
Hamburg-Süd,
Aktiengesellschaft für Seeschiffahrt,
Koninklijke Hollandsche Lloyd [47]).

Die zu Ende des Jahres 1932 stattgefundene Tagung der Südatlantik-Konferenz stand unter dem Zeichen der stärksten Wirtschaftskrise. Die dadurch hervorgerufene allgemeine Notlage der Schiffahrtsgesellschaften und die Möglichkeit der heimlichen Ratenunterbietungen ließen den Gedanken auftauchen, die Konferenz in ein festeres Abkommen, in einen Pool überzuführen. Allerdings konnte eine Einigung hierüber nicht erzielt werden. Ebenso wurde der Vorschlag, ein Kontrollorgan einzusetzen, wie es die Nordatlantik-Konferenz eingerichtet hatte [48]), abgelehnt [49]).

---

[45]) Erdmann, a. a. O. S. 2055.

[46]) Frankfurter Zeitung Nr. 468 v. 26. 6. 1930.

[47]) Berliner Tageblatt Nr. 308 v. 3. 7. 1930 und Frankfurter Zeitung Nr. 486 v. 3. 7. 1930.

[48]) Siehe S. 47 dieser Arbeit.

[49]) Frankfurter Zeitung Nr. 822-823 v. 3. 11. 1932.

bb) Die Fracht-Konferenzen und Pools.

Auch im Frachtgeschäft nach Südamerika kam es in der Nachkriegszeit zu Zusammenschlüssen internationaler Art, die in der Form von Konferenzen bzw. Pools für verschiedene europäische Ausgangshäfen abgeschlossen wurden. Es sollen zunächst nachfolgend die wichtigsten Abkommen und die beteiligten Gesellschaften aufgeführt werden.

Im Jahre 1925 gelang es, im Anschluß an die Südatlantik-Passagekonferenz ein Zusatzabkommen in Gestalt eines Pools für die westeuropäische Frachtfahrt von Boulogne und Amsterdam nach dem La Plata hinzuzufügen. Dieses regelte die Frachtsätze nach dem La Plata und setzte die Poolanteile fest. Ihm traten bei:

Chargeurs Réunis,
Cie. Générale Transatlantique,
Königlich Holländischer Lloyd,
Rotterdamsche Zuid-Amerika Lijn,
Königlich Belgischer Lloyd,
Hapag,
Stinnes-Linien,

Außerhalb des Pools blieben der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Süd, da keiner ihrer Dampfer von den genannten Häfen abfuhr [50]).

Nicht unerwähnt darf bleiben, daß nebenbei weitergeführte Verhandlungen im Jahre 1927 einen Frachtenpool von belgischen und holländischen Häfen nach Brasilien entstehen ließen, dem sich als englische Reederei die Blue Star Line anschloß. Damit waren auf diesem Gebiete wieder normale Zustände eingetreten und Ratenunterbietungen ausgeschlossen, da alle Kontrakte durch den Poolsekretär nachgeprüft wurden [51]).

Die bis Oktober 1927 bestehende Brasil-Konferenz, zu deren Mitgliedern

Hapag,
Hamburg-Süd,
die der Hapag gehörenden Stinnes-Linien,
Koninklijke Hollandsche Lloyd,
Rotterdamsche Zuid-Amerika Lijn,
Chargeurs Réunis,
Halcyan-Lijn.

zählten, gewährte einen 10%igen Rabatt und erhob 10% Primage.

Dieselben Bedingungen stellte die La-Plata-Konferenz auf, deren Ausgangspunkte deutsche, holländische und belgische Häfen waren. Ihr gehörten an:

Hapag,
Hamburg-Süd,
die der Hapag gehörenden Stinnes-Linien,
Norddeutscher Lloyd,
Chargeurs Réunis,

---

[50]) Magazin der Wirtschaft, 1. Jahrg., Heft 12 v. 30. 4. 1925, S. 455 f.

[51]) Frankfurter Zeitung, Abendblatt v. 25. 11. 1927.

Cie. de Navigation Sud-Atlantique,
Cie. Nationale Belge de Transports Maritimes,
Cie. Royal Belgo-Argentine,
Cie. de Navigation Sud-Atlantique Belge,
Compania Naviera Sota y Aznar,
Halcyan Lijn,
Houlder Bros.,
Kon. Hollandscher Lloyd,
Lamport & Holt Ltd.,
Lloyd Royal Belge,
Prince Line,
Rotterdamsche Zuid-Amerika Lijn.

Nach der Westküste Südamerikas wurde eine Konferenz gebildet von

Hapag,
Kosmos-Linie,
Roland-Linie,
Pacific Steam Navigation Co.,
Gulf-Line,
Lamport & Holt Ltd.,
Ostasiatische Kompagnie,
Koninklijke West-Indische Maildienst,
Cie. Générale Transatlantique,
Navigazione Generale Italiana.

Ihre Bedingungen waren auch 10% Rabatt und 10% Primage [52]).

aaa) Brasil-Konferenz und Brasil-Pool.

Die wichtigsten Zusammenschlüsse im Frachtgeschäft der Südatlantik-Fahrt sind die Brasil- und die La-Plata-Konferenz. Diese beiden Koalitionen sollen deshalb etwas näher beleuchtet werden.

Die Brasil-Konferenz, die gleich der La-Plata-Konferenz bereits im Jahre 1923 gegründet wurde [53]), hatte seit dieser Zeit ständig mit den Expansionsbestrebungen der beteiligten Reedereien zu kämpfen. Im gleichen Maße machte sich die Konkurrenz der Außenseiterlinien dauernd störend bemerkbar. So war es zu verstehen, daß die Konferenz über lose Ratenabkommen bis zum Jahre 1927 nie hinausgekommen war. Der Kampf der Außenseiter mußte ohne Erfolg bleiben, weil die vereinbarten Frachtraten von den Konferenz-Teilnehmern selbst insgeheim unterboten wurden. Aus diesem Grunde meldeten z. B. im Jahre 1926 die holländischen Reedereien ihren Austritt aus der Konferenz mit der bemerkenswerten Begründung an, daß die festgesetzten Raten durch die Mitglieder unterboten würden [54]). Verständlich wurde diese Handhabung, wenn man bedenkt, daß gerade im Südamerika-Geschäft der Wettbewerb größer war als auf jeder anderen Route.

Es machten sich daher in immer stärkerem Maße Strömungen bemerkbar, die auf einen festeren Zusammenschluß hinzielten, um die er-

[52]) Erdmann, a. a. O. S. 2055.

[53]) Schiffsfrachtendienst, 1. Jahrg., Nr. 7 v. 5. 4. 1923, S. 3.

[54]) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 253 v. 28. 10 1927.

wähnten Mißstände zu beseitigen. Erreicht wurde dies durch ein im Oktober 1927 abgeschlossenes Poolabkommen, welches durch die Schaffung einer gemeinsamen Verrechnungsstelle und Abführung der Einnahmen an diese die Einhaltung der festgesetzten Raten ermöglichte. Dem Pool waren alle ehemaligen Konferenz-Teilnehmer beigetreten. Er galt „für sämtliche kontinentalen Häfen in der Frachtfahrt mit Ausnahme von Hamburg und Bremen, für die auf Wunsch der deutschen Reedereien die Abmachungen auf die alten Konferenzbestimmungen beschränkt geblieben sind" [55]).

Hatte dadurch das Abkommen schon eine gewisse Durchlöcherung erfahren, so wurde dessen Bestand noch vor Ablauf des ersten Jahres durch Streitigkeiten der Pool-Mitglieder gefährdet. Die beiden holländischen Mitglieder, der Koninklijke Hollandsche Lloyd und die Rotterdamsche Zuid-Amerika Lijn, traten für eine Nichterneuerung des am 30. Juni 1928 ablaufenden Poolvertrages ein, um eine Vermehrung der holländischen Abfahrten durchzuführen und damit einen größeren Verkehr an sich ziehen zu können. Die holländischen Gesellschaften wollten bei neuen Pool-Verhandlungen eine höhere Quote erzielen [56]).

Es mag aber noch hinzugekommen sein, daß die schwankenden Marktverhältnisse im Südamerika-Geschäft einem starren Poolabkommen nicht entsprachen. Der Brasil-Pool wurde nicht erneuert, sondern in eine Konferenz zurückverwandelt [57]).

bbb) La-Plata-Konferenz und La-Plata-Pool.

Mit ähnlichen Schwierigkeiten wie die Brasil-Konferenz hatte auch die La-Plata-Frachtkonferenz zu kämpfen. Diese Koalition, an der etwa 20 Reedereien beteiligt waren, erwies sich im Höhepunkt der Krise als wenig widerstandsfähig [58]). Die Schrumpfung der Ladungsmengen ließ es zwischen den angeschlossenen französischen, belgischen und holländischen Gesellschaften zu Gegensätzen kommen, die sich bei den Verhandlungen der Konferenz-Mitglieder als unüberbrückbar herausstellten. Auch zwischen den deutschen und holländischen Reedereien bestanden Meinungsverschiedenheiten, die jedoch in einem Sondertreffen beigelegt wurden [59]).

Die Differenzen zwischen den Teilnehmern der La-Plata-Konferenz waren so erheblich geworden, daß sich die Frachtkonferenz Ende Februar 1932 auflöste [60]). Die bei dem Auffliegen der Konferenz ausgesprochene Hoffnung, das Ausbrechen eines Ratenkrieges wäre nicht wahrscheinlich, da die Frachtsätze an und für sich schon übermäßig niedrig zu nennen wären, erfüllte sich nicht [61]). Es entbrannte im Gegenteil ein heftiger Ratenkampf, der die Frachtsätze auf ein von keinem der Beteiligten erwartetes Niveau herabsinken ließ. Aus diesem Grunde wurde bei den

---

55) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 253 v. 28. 10. 1927.

56) Magazin der Wirtschaft, 4. Jahrg., Heft 30 v. 26. 7. 1928, S. 1186.

57) Pauls, H. G., Art.: „Die Kartellierung in der internationalen Schiffahrt" i. Der deutsche Volkswirt, 3. Jahrg., Nr. 10 v. 7. 12. 1928, S. 308.

58) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 43 v. 20. 2. 1932.

59) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 44 v. 21. 2. 1932.

60) Frankfurter Zeitung Nr. 135-36 v. 20. 2. 1932.

61) Frankfurter Zeitung Nr. 142-43 v. 23. 2. 1932.

ehemaligen Konferenz-Teilnehmern der Widerstand gegen die Errichtung einer neuen Konferenz immer geringer [62]).

Man versuchte wieder zu einer Einigung zu kommen. Die Reedereien trafen sich deswegen zu einer Besprechung im Haag, an der auch eine Außenseiterfirma teilnahm. Ein positives Ergebnis wurde aber zunächst nicht erzielt, weil man auf dem Standpunkt stand, daß eine Konferenz nur dann ihre volle Wirksamkeit besitzen würde, wenn ihr alle an der La-Plata-Fahrt interessierten Gesellschaften angeschlossen wären. Tatsächlich war es so, daß zwar die Außenseiterlinien die Gründung einer Konferenz befürworteten, sie selbst aber keine Bindung eingehen wollten [63]).

Wenn auch die Verhandlungen anfangs keinen Erfolg hatten, wurden dennoch die Bemühungen nicht aufgegeben. Im November 1932 schienen die Gegensätze soweit behoben, daß auf einer Sitzung in Paris damit gerechnet wurde, in allerkürzester Zeit mit der Konstituierung einer neuen La-Plata-Konferenz zu beginnen [64]). Die wenige Tage später in London stattgefundene Tagung brachte aber noch keine Wiederaufrichtung der Konferenz, da die erwartete Einigung mit den Außenseitern nicht möglich war [65]).

Zu Anfang Dezember wurde berichtet: „Wenn auch die Verhandlungen über die Neubildung der La-Plata-Konferenz zur Zeit zum Stillstand gekommen sind, so rechnet man in Schiffahrtskreisen doch immer noch mit der Möglichkeit, die augenblicklich noch bestehenden Schwierigkeiten bald überbrücken zu können“ [66]).

Tatsächlich wurde noch vor Ende des Jahres 1932 in Brüssel ein Übereinkommen dahingehend erzielt, daß nicht nur die alte La-Plata-Frachtkonferenz wiederhergestellt, sondern zwischen ihren Mitgliedern auch noch ein Poolabkommen geschlossen wurde [67]). Dieses regelte den ausgehenden Verkehr von Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen und Boulogne nach dem La-Plata, d. h. den Häfen von Argentinien und Uruguay [68]).

Dem Pool waren folgende Reedereien beigetreten:

Hapag,
Hamburg-Süd,
Norddeutscher Lloyd,
Koninklijke Hollandsche Lloyd,
Lamport & Holt Ltd.,
Rotterdam-Zuid Amerika Lijn,
Lloyd Royal Belge,
Chargeurs Réunis,
Armement Deppe,

62) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 150 v. 29. 6. 1932.
63) Frankfurter Zeitung Nr. 518-19 v. 14. 7. 1932.
64) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 273 v. 20. 11. 1932.
65) Frankfurter Zeitung Nr. 882 v. 25. 11. 1932.
66) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 285 v. 4. 12. 1932.
67) Deutsche Allgemeine Zeitung Nr. 585-86 v. 15. 12. 1932.
68) Frankfurter Zeitung Nr. 934-35 v. 15. 12. 1932.

Compagnie de Navigation d' Orbigny,
Royal Mail Lines,
Houlder Bros. & Co., Ltd.

Die bisherige französische Außenseiterreederei, die Orbigny Linie, hatte sich demnach an dem Pool beteiligt, während die holländischen Haven Linie ihm auch weiterhin fernblieb.

Die Verschiffungsbedingungen für die La-Plata-Fahrt wurden zu Beginn des Jahres 1933 veröffentlicht. Da es sich hier um die neuesten, bekanntgewordenen Konferenzbedingungen handelt, seien diese in ihrem wichtigsten Teil wiedergegeben:

> Die Reedereien teilen mit, daß sie ab 1. Januar 1933 für Verschiffungen von allen Häfen zwischen Hamburg und Le Havre je einschließlich nach allen Häfen von Uruguay, Argentinien und Paraguay eine Speditionskommission in Höhe von 2½% auf die Netto-Ozean-Fracht (Primage ausgeschlossen) vergüten werden, soweit solche Verladungen nicht auf Grund besonderer Vereinbarungen erfolgen. Auf die Zuschlagsfrachten für Transitgüter nach den überseeischen Häfen oder Plätzen, welche das Schiff nicht selbst anläuft (Rosario ausgenommen), findet keine Vergütung der Speditionskommission statt und ebenso nicht Paketfrachtenvergütung.
>
> Die Gewährung der Speditionskommission ist jedoch abhängig von folgenden Bedingungen: 1. die Speditionskommission ist zu berechnen je 6 Monate, d. h. am 30. Juni und 31. Dezember, und ist zahlbar 6 Monate später. Die Speditionskommission wird nur solchen Spediteuren gewährt, welche es in ihrem Interesse erachtet haben, bis zum Tage der Fälligkeit ihre Verschiffungen (volle Kohlenladungen ausgenommen) auf die der Konferenz angeschlossenen Linien zu beschränken, und welche weder direkt noch indirekt, noch für eigene oder fremde Rechnung an irgendeiner Verschiffung mit einem anderen Schiff von allen Häfen zwischen Hamburg und Le Havre (je einschließlich) nach irgendeinem Hafen oder nach Häfen von Uruguay, Argentinien und Paraguay beteiligt gewesen sind. Werden diese Bedingungen nicht eingehalten, so hat dieses den Verlust der Speditionskommission zur Folge. 2. Die Kommission wird nur an solche Spediteure vergütet, welche sich verpflichten, diese weder ganz noch teilweise, in welcher Form es auch sei, an ihre Auftraggeber weiterzugeben. 3. Eine Aufstellung der beanspruchten Kommission nach bestimmtem Formular ist binnen drei Monaten nach dem Tage der Fälligkeit bei der Reederei, welche die Güter befördert hat, einzureichen.
>
> Für die Originalverlader gilt folgendes: Die Konferenz-Reedereien vergüten bis auf weiteres den Verladern nach allen Häfen von Uruguay, Argentinien und Paraguay einen Rabatt von 10% auf die Netto-Ozean-Fracht (Primage ausgeschlossen) auf alle mit ihren Schiffen ab 1. Januar 1933 von allen Häfen zwischen Hamburg und Le Havre (je eingeschlossen) erfolgenden Verschiffungen, soweit solche nicht auf Grund besonderer Vereinbarungen verladen sind. — Auf die Zuschlagsfrachten für Transitgüter nach überseeischen Häfen oder Plätzen, welche das Schiff nicht selbst anläuft (Rosario ausgenommen), findet keine Rabattvergütung statt und ebenso nicht

auf Paketfrachten. Der Rabatt ist jedoch abhängig von folgenden Bedingungen: 1. wie oben unter 1., 2. wie oben unter 3. 3. Für Güter, welche durch einen Spediteur verschifft worden sind, ist auf dem Rabattformular sowohl dessen Unterschrift wie diejenige seines Auftraggebers unter der verlangten eidesstattlichen Erklärung erforderlich. Rabatt kann nicht beansprucht werden, wenn der Auftraggeber nicht in Europa wohnt oder wenn der Spediteur nicht für all seine Auftraggeber den vorstehenden Bedingungen entsprochen hat[69]).

Gleichzeitig wurden neue Frachtraten festgelegt, welche die zerrütteten Verhältnisse des Frachtenmarktes wieder in Ordnung brachten. Es wurde aber anerkannt, daß sich die vorgenommene Erhöhung in mäßigen Grenzen hielt[70]) [71]).

Trotz der Belastungen und Schwierigkeiten, welche das Jahr 1933 für die Schiffahrt mit sich brachte, konnte der La-Plata-Pool aufrecht erhalten werden. Dieses Jahr dürfte für den Pool eines der schwersten gewesen sein. Das Mißverhältnis zwischen angebotenem und verwertbarem Schiffsraum in der Südamerika-Fahrt war besonders stark. Vor allem waren es die Währungs- und handelspolitischen Maßnahmen, die verkehrseinschränkend wirkten.

Um für alle Pool-Mitglieder einen gerechten Ausgleich des Währungsrisikos zu schaffen, waren des öfteren Verhandlungen nötig, die zu Ergänzungsbestimmungen führten. Diese waren sowohl im Fracht- als auch im Passagegeschäft notwendig und konnten dadurch, daß die Verhandlungsteilnehmer einen hohen Grad wirtschaftlichen Verständnisses bewiesen, reibungslos beschlossen werden[72]).

c) Mittelamerika- und Mexiko-Fahrt.

Bedingt durch die wenigen Häfen Mittelamerikas und Mexikos und die im Vergleich zu den vorigen Routen wesentlich geringeren Frachtmengen und Passagiere wurden für die Fahrt in diesem Gebiete auch nur vier bedeutendere Konferenzen ins Leben gerufen. Charakteristisch für diese Konferenzen ist, daß ihre Rabatt- und Primagebedingungen alle die gleichen sind, nämlich 10% Rabatt und 10% Primage.

In der Fahrt nach dem Golf von Mexiko von Nord- und Südeuropa aus besteht eine Konferenz, deren Mitglieder sind:

Hapag,
Stinnes-Linien,
Ozean-Linie,
Royal Mail,
Cie. Générale Transatlantique,
Leyland Line,

---

69) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 8 v. 10. 1. 1933.

70) Deutsche Allgemeine Zeitung Nr. 590-91 v. 20. 12. 1932.

71) So betrug die Eisenrate per 1000 kg vor dem Auffliegen der Konferenz 12 sh, sie sank während des Ratenkampfes auf 6 sh und wurde nunmehr für das erste Vierteljahr 1933 auf 8 sh, für das zweite Vierteljahr auf 9 sh erhöht. (Frankfurter Zeitung Nr. 11-12 v. 5. 1. 1933.)

72) Deutsche Allgemeine Zeitung Nr. 564-65 v. 21. 12. 1933.

Navigazione Generale Italiana,
Compagnia Transatlantica de Barcelona,
Cuban-Line,
Holland-Amerika-Linie,
Cie. Transatlantique Belge,
Red Star Line.

In einer anderen Konferenz nach Cuba sind zusammengeschlossen:

Hapag,
Stinnes-Linien,
Royal Mail,
Cie. Générale Transatlantique,
Compagnia Transatlantica de Barcelona,
Cuban-Line,
Larringa & Co.,
John Glinn & Son,
G. H. Fletcher & Co.,
Navigazione Generale Italiana,
Koninklijke West-Indische Maildienst,
Cie. Transatlantique Belge.

Ferner schlossen sich zu einer Westindien-Konferenz zusammen:

Hapag,
Kosmos-Linie,
Roland-Linie,
Royal Mail,
Cie. Générale Transatlantique,
Compagnia Transatlantica de Barcelona,
Navigazione Generale Italiana,
Leyland und Harrison Line,
Ostasiatische Kompagnie.

Die letzte derartige Konferenz berührt die Westküste Zentralamerikas und Mexikos. Ihr gehören an:

Hapag,
Kosmos-Linie,
Roland-Linie,
Royal Mail,
Holland-Amerika-Linie,
Cie. Générale Transatlantique,
Compagnia Transatlantica de Barcelona,.
Koninklijke West-Indische Maildienst,
Leyland Line,
Thos. & Jas. Harrison Line,
Navigazione Generale Italiana.

In einer nicht genau bekannten Zeit des Jahres 1930 wurde noch ein Vergnügungsfahrt-Abkommen getroffen, in dem einheitliche Passagepreise und Routen auf den Kreuzerfahrten vorgesehen waren, die in den Monaten Januar bis April nach Westindien, Süd- und Mittelamerika ausgeführt wurden. Die in diesem Fall durch die Teilnahme der United States Lines bedingte Genehmigung des amerikanischen Shipping Board

wurde erteilt, wodurch das Abkommen seine volle Wirksamkeit bekam. In dem Vertrage wurde unter anderem vereinbart, daß die europäischen Reedereien nur im Westwärtsverkehr in Häfen der Vereinigten Staaten anlegen durften. Eine Abänderung der Personentarife war erst dann möglich, wenn der Poolsekretär zwei Wochen vorher davon in Kenntnis gesetzt war. Außer den bereits genannten United States Lines waren folgende Schiffahrtsgesellschaften dem Abkommen beigetreten:

Hapag,
Norddeutscher Lloyd,
Holland-Amerika-Linie,
Schweden-Amerika-Linie,
Cosulich Linie,
Cunard Line,
Anchor Line,
Canadian Pacific Steamship Co.,
Raymond & Whitcomb Co. [73])

b) Ostasien-Fahrt.

Wesentlich undurchsichtiger liegen die Koalitionsverhältnisse in der Ostasienfahrt. Bekannt ist, daß die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd schon im November 1921 dem „Far Eastern Homeward Pool" beigetreten sind, und daß ihm außerdem angehören:

P. & O.,
Nippon Yuson Kaisha,
Ocean Steam Ship Company Ltd.,
Glen-Line,
Shire-Line,
China Mutual Steam Navigation Co. Ltd.

Ebenso gehören die beiden deutschen Großreedereien der Outward Conference nach den Straits, China und Japan an, die ein Frachtrabatt-Abkommen darstellt und noch folgende Gesellschaften umfaßt:

P. & O.,
Oceanic Steam Ship Company,
Messageries Maritimes,
Nippon Yuson Kaisha,
Glen-Line,
Shire-Line,
Ben-Line,
China Mutual Steam Navigation Company,
Mogul-Line,
Osaka Shosen Kaisha,
Dänisch-Ostasiatische Kompagnie,
Russisch-Ostasiatische Dampfschiffahrtsgesellschaft,
Schwedisch-Ostasiatische Kompagnie,
Ellerman Line,
Holland-Ostasien Linie,

---

[73]) Berliner Tageblatt Nr. 491 v. 17. 10. 1930.

Rotterdamscher Lloyd,
Compania Transatlantica.[74])

Die Bombay-Karachi-Konferenz ist unterzeichnet von:

Hansa,
P. & O.,
British Indian Steam Navigation Co.,
Holland British Indian Line,
Swedish East Asiatic Co.,
Norwegian Africa and Australian Line,
Messageries Maritimes,
Ellerman Line,
Ellerman's Wilson Line.

Sie hat einen Rabatt und eine Primage von je 10% festgesetzt und gewährt bei der Frachtzahlung 5% Rückprimage.

Dieselben Bedingungen bestehen für die Ceylon-Madras-Kalkutta-Konferenz mit folgenden Mitgliedern:

Hansa,
P. & O.,
Britsh Indian Steam Navigation Co.,
Holland British Indian Line,
Swedish East Asiatic Co.,
Norwegian Africa and Australian Line,
Messageries Maritimes,
Bibby-Line.

Ebenso verfährt die Burmah-Konferenz, welche die

Hansa,
Bibby-Line,
Henderson-Line,
Ellerman Line,
Holland British Indian Line,
Swedish East Asiatic Co.,
Norwegian Africa and Australian Line

umfaßt.

Die von Belgien, Holland, Deutschland, Skandinavien und Italien aus Ausstralien bedienenden Reedereien, die sich zu einer Konferenz zusammengeschlossen haben, sind:

Anderson,
Glen & Co.,
British Indian S. N. Co.,
Bethel, Gwyn & Co.,
Birt Potter & Huges,
Alfred Holt,
W. Marden,
Trinder Anderson,
West Australian S. N. Co.,
Deutsch-Austral,
Norddeutscher Lloyd,

[74]) Frankfurter Zeitung, Zweites Morgenblatt v. 16. 11. 1921.

P. & O.,
Orient S. N. Co.,
Commonwealth & Dominion Line,
Branche Service,
White Star Line,
Aberdeen Line,
Federal St. N. Co.,
Messageries Maritimes,
Ocean S. S. Co.,
Holland-Australie Lijn,
Lloyd Sabaudo,
Navigazione Generale Italiana,
Transatlantique S. S. Co. of Gothenburg,
Danish East Asiatic of Copenhagen,
Norwegian Africa and Australia Line.

Der Konferenzrabatt beträgt 10% mit einem 5%igen Zinsverlust auf den Rabattbetrag, die Primage 10% bei 5%iger Rückprimage.

Die Konferenz nach Niederländisch-Indien umfaßt folgende, die nordeuropäischen Häfen anlaufenden Linienreedereien:

Deutsch-Austral,
Norddeutscher Lloyd,
Rotterdamsche Lloyd,
Stoomvaart Mij. „Neederland",
Neederlandsche Stoomvaart Mij. „Ocean",
Rederiaktiebolag Transatlantic,
Norwegian Africa and Australia Line,

Der Ostasien-Konferenz sind beigetreten:

Hapag,
Norddeutscher Lloyd,
Stinnes-Linien,
Alfred Holt,
Ellerman & Bucknall St. Co.,
P. & O.,
Messageries Maritimes,
Chargeurs Réunis,
Navigazione Generale Italiana,
Stoomvaart Mij. „Neederland",
Rotterdamsche Lloyd,
Holland Oost-Azie Lijn,
Compania Transatlantica de Barcelona,
East Asiatic Co., Kopenhagen,
Swedish East Asiatic Co., Gothenburg,
Norwegian Africa and Australia Line,
Glen-Line,
Shire-Line,
Ben-Line,
China Mutual S. N. Co.,
Mogul-Line,
Nippon Yuson Kaisha,
Osaka Shosen Kaisha.

Sie gewährt 10% Rabatt und erhebt ebensoviel Primage bei 5%iger Rückprimage.

Eine Sonderregelung erfuhr der seither in die Ostasienkonferenz einbezogene Verkehr zwischen Nordeuropa und den Philippinen durch Festsetzung einer Einheitsfracht nach Manila, zu der gewisse Zuschläge bei Weiterverladungen nach den übrigen Philippinenhäfen wie Cebu, Iloilo, Zamboanga und Pulupandan hinzugekommen sind. Rabatt- und Primagebedingungen sind nicht bekannt geworden. Diese Konferenz wurde gegründet als reine Zweckmäßigkeitsmaßnahme zur Vermeidung einer Ausnahmebehandlung der Befrachter nach den Philippinen. An der Konferenz nehmen teil:

Hapag,
Norddeutscher Lloyd,
Stinnes-Linien,
Ellerman & Bucknall St. S. Co.,
Ocean Steam Ship Cy.,
Holland Oost Azie Lijn,
East Asiatic Cy.,
Swedish East Asiatic Cy.,
Norwegian Africa and Australia Line,
Nippon Yuson Kaisha,
Osaka Shosen Kaisha,
Glen-Line,
Shire-Line,
Thomson & Co.,
Ben-Line,
P. & O.,
China Mutual St. N. Co.,
Messageries Maritimes.

Ihre Abfahrthäfen sind:

Hamburg,	Bremen,
Gothenburg,	Kopenhagen,
Oslo,	Amsterdam,
Rotterdam,	Antwerpen,
Dünkirchen,	Le Havre,
St. Nazaire,	Leith,
Middlesborough,	Birmingham,
London,	Glasgow,

Birkenhead.[75])

Die Ostasien-Konferenz hat in den letzten Jahren eine Entwicklung genommen, die auch für andere Konferenzen typisch ist. Wir wollen sie deswegen ausführlicher schildern.

Solange der Überseehandel so umfangreich war, daß eine genügend große Menge Frachtgut den Reedereien zur Verfügung stand, blieben die Linien dem Konferenzgedanken treu. Sobald aber eine Wirtschaftskrise verursachte, daß durch Ladungsschwund die Schiffsräumte nicht voll ausgenutzt wurden, machte sich bei den am schlechtesten beschäftigten Reedereien

[75]) Wirtschaftsdienst, 13. Jahrg., Heft 5 v. 3. 2. 1928, S. 193 und Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 28 v. 27. 1. 1928.

eine Unzufriedenheit bemerkbar. Die Linienreedereien waren zudem noch gezwungen, höhere Frachtraten zu verlangen, als für die in unregelmäßiger Fahrt durch Außenseiter beförderten Gütermengen bezahlt werden mußte. Dies hatte eine Abwanderung von Ladungsgut auf die nicht durch Konferenzen gebundenen Gesellschaften zur Folge und bedeutete eine Benachteiligung der koalierten Reedereien.

In einer solchen Lage befand sich die Asienschiffahrt zu Beginn des Jahres 1931. Damals schien es, als ob die Ostasien-Konferenz nicht mehr länger aufrecht erhalten werden könnte. Englische und holländische Linien, sowie die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd hatten ihren Austritt angedroht.

Das Vorgehen der Holland-Ostasien-Linie hatte seine Begründung in der Nichterfüllung ihrer Wünsche bezüglich einer Vereinigung des Tonnageangebotes in der Ostasienfahrt. „Der tiefere Grund des Ausscheidens dieser Linie und der Verärgerung der anderen mag aber darin liegen, daß die Konferenzen gezwungen sind, in ihrer Ratenpolitik auf die am wenigsten wirtschaftlich arbeitenden Konferenz-Mitglieder Rücksicht zu nehmen. Die Frage, die sich die einzelne Reederei zu stellen hat, ob man selbst bedeutende Teile der Flotte auflegen soll, nur um den unwirtschaftlicher arbeitenden Partnern die Möglichkeit zu geben, zu hohen Raten noch einen Gewinn aus der Fahrt zu ziehen, wird dann entscheidend, wenn die einzelne Reederei kräftig genug ist, um außerhalb der Konferenz zu niedrigeren Raten noch Gewinne herauszuwirtschaften" [76]). Tatsächlich ist die holländische Linie als Außenseiter gefahren, wodurch es zu einem heftigen Frachtenkampf kam [77]).

Die Kündigung von seiten der Hapag-Lloyd-Union scheint dagegen mehr vorbeugenden Charakter gehabt zu haben. Diese Gesellschaften hatten der Ostasien-Konferenz Mitteilung gemacht, sie würden zu gegebener Zeit unabhängig von der Konferenz vorgehen, falls die weitere Entwicklung der Dinge einen Verlauf nehmen würde, der ihnen einen solchen Schritt angezeigt erscheinen ließe. Der Zweck dieser Maßnahme war also, sich Handlungsfreiheit zu sichern, sofern die Konferenz zu Entschlüssen käme, die eine Gefährdung der deutschen Interessen mit sich bringen würde [78]).

Um die Konferenz in ihrem Bestande zu erhalten und die Außenseiterlinien aus dem Geschäft zu verdrängen, wurde auch hier — ähnlich wie in der Nordamerika-Fahrt — ein engerer Zusammenschluß der koalierten Gesellschaften versucht. Die Bestrebungen gingen dahin, eine Kontroll- und Verteilungsorganisation für Verschiffungen nach dem Fernen Osten zu schaffen. Gleichzeitig wollte man durch Verträge mit den Verschiffern für gewisse wichtige Güter ein Monopol bilden.

So wurden beispielsweise mit den europäischen Hüttengesellschaften, welche einen großen Teil des für Ostasien bestimmten Schiffsfrachtgutes stellen, Verhandlungen angeknüpft, die darauf hinzielten, der Ostasien-Konferenz ein Frachtenmonopol für alle nach Ostasien zu verschiffenden Eisenprodukte einzuräumen. Dadurch wäre erreicht worden, daß das

---

76) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 117 v. 21. 5. 1931.

77) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 37 v. 12. 2. 1933.

78) Berliner Börsen-Zeitung Nr. 201 v. 1. 5. 1931.

Frachtgut besser auf die verschiedenen Schiffahrtsgesellschaften hätte verteilt werden können.

Durch einen strafferen Aufbau der Organisation wäre eine wirksame Bekämpfung der Außenseiterlinien möglich gewesen. Den Abladern andererseits sollte für die Ausschließlichkeit des Verkehrs eine Frachtvergütung gegeben werden [79]).

Wenn die Durchführung dieses Planes nicht zustande kam, so mag vor allem der Widerstand der Exporteure maßgebend gewesen sein, weil diese in einer zu engen Bindung an die Konferenz eine Verminderung ihrer Handlungsfreiheit erblickten. Möglich ist aber auch, daß innerhalb der Reedereien Bedenken laut geworden sind, die nicht überbrückt werden konnten [80]).

Zu Beginn des Jahres 1933 wurde die Herabsetzung der Frachtsätze für Eisenladungen auf einer Sitzung der Konferenz beschlossen. Die Preisermäßigung erfolgte mit Rücksicht auf eine Reihe von Outsider-Verschiffungen, bei denen die bisherigen Konferenzraten unterboten wurden [81]).

Die Streitfragen bezüglich der Neuorganisation der Konferenz hinsichtlich der Ladungszuteilung und Kontrolle konnte trotz mehrerer Sitzungen zu keinem Abschluß gebracht werden. Durch Kündigung der Mitgliedschaft seitens der norwegischen Reedereien spitzte sich die Lage immer mehr zu, so daß schließlich auch die Ostasien-Konferenz eine Entwicklung nahm, die schon anderwärts beobachtet werden konnte. Aus der Konferenz wurde ein noch engerer Zusammenschluß in Gestalt eines Pools gebildet. Dieser Frachtenpool, der Anfang März 1934 beschlossen wurde, bleibt zunächst bis Ende 1935 in Kraft [82]).

e) Afrika-Fahrt.

Erst verhältnismäßig spät hatten sich die an der Afrika-Fahrt beteiligten deutschen, englischen und holländischen Reedereien zu gemeinsamem Vorgehen zusammengefunden, um damit langanhaltende Ratenkämpfe zu beendigen. Um die Mitte des Jahres 1924 gründeten die genannten Reedereien die Afrika-Konferenz [83]). Damit konnte „der seit Jahren in der Afrika-Fahrt bestehende erbitterte Kampf endlich beigelegt werden“ [84]). Durch den Zusammenschluß war es möglich gewesen, die Raten auf eine angemessene Höhe zurückzuführen [85]). „Die Afrika-Fahrt konnte sich in erfreulichem Umfange weiter entwickeln; die Folgen des vorjährigen Kampfes konnten überwunden werden.“ [86]).

Die Konferenz-Reedereien erfreuten sich der durch die Einigung herbeigeführten günstigen Lage jedoch nicht lange, denn bereits zu Beginn des Jahres 1927 drangen Außenseiter in die afrikanische Route ein. Von

---

79) Frankfurter Zeitung Nr. 874-75 v. 23. 11. 1932.
80) Frankfurter Zeitung Nr. 920 v. 9. 12. 1932.
81) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 38 v. 14. 2. 1933.
82) Kölnische Zeitung Nr. 109 v. 1. 3. 1934.
83) Schiffsfrachtendienst, 2. Jahrg., Nr. 24 v. 20. 12. 1924, S. 8.
84) Geschäftsbericht der Hamburg-Amerika-Linie 1924, S. 5.
85) Frankfurter Zeitung, Zweites Morgenblatt v. 10. 8. 1925.
86) Geschäftsbericht der Hamburg-Amerika-Linie 1925, S. 5.

da an begannen wieder heftige Streitigkeiten zwischen Konferenz- und Außenseiterlinien, die für beide nachteilig waren.

Der Ratenkampf trat in dem Augenblick ein, als die British and Continental South African Line einen Monatsdienst von Nieuport und Antwerpen nach West- und Südafrika ankündigte. Die britische und kontinentale Konferenz antworteten sofort mit Ratenermäßigungen. Diese wurden aber nicht allgemein festgesetzt, sondern es wurden Kampfraten bekanntgegeben für diejenigen Güter, deren Beförderung von dem Außenseiter bevorzugt wurden. Hierbei ging man sehr scharf vor [87]).

Gegen diese Art der Bekämpfung wurde von den konferenztreuen Verladern Protest eingelegt, indem sie sich dagegen verwahrten, daß die Rate nicht allgemein ermäßigt worden war, sondern nur für die gleichen Quantitäten von Waren, die auf der englischen Outsiderlinie verladen wurden. „Das Exportgeschäft nach Südafrika wird hierdurch stark behindert, vor allem wird den konferenztreuen Verladern die gesicherte Kalkulationsbasis entzogen, die aber für die Verschiffer mit der Outsiderlinie vorhanden ist, so daß diese Exporteure in den meisten Fällen dem konferenztreuen Verlader erfolgreiche Konkurrenz machen können. Es ist an der Zeit, daß die Südafrika-Konferenz endlich zu einer Reorganisation ihrer Kampfmaßnahmen schreitet" [88]).

Tatsächlich spitzten sich die Verhältnisse, da die Konferenz-Teilnehmer nicht nachgaben, stark zu. Die Kampfmaßnahmen waren so sehr verklausuliert, daß sie den Verkehr nach Afrika behinderten. Deshalb tauchten in England Pläne auf, einen Schnelldienst mit neuen Schiffen einzurichten unter Ausschaltung der Konferenz-Linien [89]). Hier zeigte es sich zum ersten Male, wie leicht überspitzte Bekämpfungsmethoden der Verbände zu ungewollten Wirkungen führen können. Die afrikanische Regierung hatte für den Fall der Einrichtung einer neuen Reederei Subventionen zugesagt und außerdem an die Schaffung einer Staatsflotte gedacht.

Trotzdem dauerte der Kampf noch über ein Jahr. Er wurde schließlich beigelegt, als die südafrikanische Regierung mit der führenden englischen Konferenz-Reederei einen Postkontrakt abschloß, mit dem die Außenseiterlinie gerechnet hatte. Die British and Continental South African Line verständigte sich nunmehr mit der Konkurrenz, zog alle Schiffe aus der Südafrika-Fahrt zurück und übertrug alle laufenden Verträge den Konferenz-Mitgliedern [90]).

Das Kampfjahr brachte den deutschen Gesellschaften nicht unbedeutende Verluste, die auch in den Abschlüssen der Afrika-Reedereien ausgewiesen wurden [91]). Die Hamburg-Amerika-Linie berichtete über den vergangenen Konkurrenzkampf auf der Südafrika-Fahrt: „Der Verkehr nach Südafrika stand während des ganzen Jahres unter dem Zeichen des

[87]) Hierfür einige Beispiele: Die Nettorate für Drahtgitter für Häfen zwischen Kapstadt und Natal wurde zunächst von 27/6 auf 13, dann weiter auf 5 pro t herabgesetzt, emailliertes Geschirr von 35 auf 17/6 (Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 115 v. 18. 5. 1927.)

[88]) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 148 v. 28. 6. 1927.

[89]) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 301 v. 24. 12. 1927.

[90]) Erdmann, R., Art.: „Friedensschluß in der Südafrikafahrt" i. Wirtschaftsdienst, 14. Jahrg., Heft 2 v. 11. 2. 1929, S. 79.

[91]) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 72 v. 26. 3. 1929.

Konkurrenzkampfes gegen die British & Continental South African Line. Ein Nutzen konnte nicht erzielt werden, da sämtliche Güter zu Kampfraten gefahren werden mußten. Anfang Dezember ist die vorgenannte Linie jedoch infolge gütlicher Vereinbarung aus dieser Fahrt ausgeschieden, so daß in absehbarer Zeit wieder mit einer normalen Entwicklung des Verkehrs gerechnet werden kann" [92]).

Während die Konferenz-Linien in der Südafrika-Fahrt alles aufwandten, einen lästigen Außenseiter zu beseitigen, bekämpften die Mitglieder der Ostafrika-Konferenz sich sogar untereinander. Unter der Führung der Union Castle Line ermäßigten zu Ende des Jahres 1927 die englischen Konferenz-Mitglieder die Heimraten von Ostafrika nach dem Kontinent. Dies geschah, ohne daß die beteiligten Deutschen eine Mitteilung hierüber erhielten. Die selbstherrliche Stellung, welche die Engländer sich in der Konferenz anmaßten, wurde in den deutschen Berichten stark kritisiert. „Auch die Begründung ihrer Ratensenkung ist merkwürdig genug. Sie besagt — mit dürren Worten gesagt —, daß der Verkehr von Ostafrika anfängt, lukrativ zu werden — nach dem Kontinent — und daß die Engländer nun auch an diesem Verkehr teilnehmen wollen. Und das erreicht man durch Außenseitermanieren innerhalb der Konferenz!" [93])

Auch auf der Fahrt nach der Westküste hatten die Konferenz-Reedereien unter der Konkurrenz einer Außenseiterlinie zu leiden. Hier war es die United African Co. Ltd., mit welcher Unstimmigkeiten bestanden [94]). Eine Einigung mit dieser Gesellschaft konnte Jahre hindurch nicht erzielt werden, und noch zu Mitte des Jahres 1933 berichtete die Woermann-Linie, daß das Jahresergebnis durch die Konkurrenz der United African Co. ungünstig beeinflußt wurde [95]).

Mit zunehmender Krise wurden die Frachtangebote nach Afrika immer geringer. Hinzu kam noch, daß die afrikanischen Kolonien nach Möglichkeit ihre Verladungen mit Schiffen ihres Mutterlandes vornahmen. Dies führte im Jahre 1932 dazu, daß die an dem Verkehr nach Afrika beteiligten deutschen Reedereien gezwungen waren, gemeinschaftlich eine Fahrplaneinschränkung durchzusetzen [96]).

Zum Schluß seien noch die Teilnehmer der Ost- und Südostafrika- und der Westafrika-Konferenz, sowie ihre Konditionen angefügt.

Die Fahrt nach Ost- und Südafrika ist durch eine gemeinsame Konferenz geregelt. Die Schiffe der Konferenzmitglieder laufen im Ausgangsverkehr die wichtigsten nordwest- und westeuropäischen Häfen, mit Ausnahme von Lissabon, an. Eine Primage wird nicht erhoben, ein Rabatt nach Südafrika nicht gewährt. Dagegen wird nach Ostafrika ein Rabatt von 10% berechnet. Es gehören der Konferenz folgende Linienreedereien an:

die 4 Gesellschaften des Deutschen Afrikadienstes,
Union Castle Line,
Clan Line Steamers,

---

92) Geschäftsbericht der Hamburg-Amerika-Linie 1928, S. 11.
93) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 211 v. 9. 9. 1927.
94) Geschäftsbericht des Norddeutschen Lloyd 1930, Afrika (ohne Seite).
95) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 150 v. 29. 6. 1933.
96) Geschäftsbericht der Hamburg-Amerika-Linie 1932, S. 12.

Ellerman & Bucknall Steamship Co.,
Natal Direct Line,
Harrison Line,
Gemeinschaftsdienst Clark,
Ellerman,
Harrison & Houston,
British India Steam Navigation,
Holland Oost Afrika Lijn,
Neederlandsche Zuid-Afrikaansche Stv. Mij.,
Messageries Maritimes.

Die Westafrika-Konferenz legte 10% Rabatt und 10% Primage fest. Außer den 4 Linien des Deutschen Afrikadienstes sind in ihr vertreten:

Holland Afrika Lijn,
African Steam Ship Co.,
British and African Steam Navigation Co.[97])

2. Betriebsgemeinschaften.

Im Gegensatz zu den Konferenzen und Pools kommen Betriebsgemeinschaften vorwiegend als Koalitionsform nationaler Schiffahrtsunternehmungen in Frage. Es werden deshalb im folgenden gemäß der Themastellung die Betriebsgemeinschaften der deutschen Gesellschaften behandelt.

Die deutschen Reedereien, die, wie im vorigen Abschnitt gezeigt wurde, in den Jahren des Wiederaufbaues zwangsläufig Anschluß an ausländische Gesellschaften suchen mußten, traten später freiwillig den internationalen Konferenzen und Poolabkommen bei. Teilweise übernahmen sie dabei eine führende Stellung. Dies war nur möglich durch eine innere Kräftigung der Schiffahrtsunternehmungen, die sie wieder zu einem bedeutenden verkehrspolitischen Faktor der Überseeschiffahrt werden ließ. Erreicht wurde diese Stellung nicht zuletzt durch eine Zusammenfassung der wichtigsten Reedereien, durch welche eine Kräftezersplitterung vermieden wurde.

In der Entwicklung der nationalen Koalition ist zu beobachten, daß zunächst, besonders in den Jahren der Inflation, ein Zusammenschluß loserer Art stattgefunden hatte, während in der Periode der Stabilisierung und der immer mehr sich verstärkenden Krise zu festeren Organisationsformen geschritten wurde.

Wir stellen in der folgenden Erörterung die Betriebsgemeinschaften und die Gemeinschaftsdienste — als Zusammenschlüsse loserer Art — gemeinsam dar, obwohl zwischen beiden ein gewisser Unterschied besteht. Während bei der Betriebsgemeinschaft, wie schon der Name sagt, die Betriebe der Reedereien in irgendeiner Art verbunden sind[98]), werden bei den Gemeinschaftsdiensten nur eine oder mehrere Linien gemeinsam betrieben, ohne daß dadurch in der Betriebsführung eine Änderung eintritt. Die Betriebe bleiben in ihren Dispositionen durchaus selbständig. Die Gemeinschaftsdienste sind also lose Verbindungen, die sehr leicht wieder gelöst werden können. Für die Betriebsgemeinschaften hat die Entwick-

---

97) Erdmann, a. a. O. S. 2055.
98) Siehe S. 23 dieser Arbeit.

lung gezeigt, daß sie in den meisten Fällen zu einer noch stärkeren Bindung, zur Fusion, führen.

Bereits im Jahre 1920 richteten sämtliche nach Afrika fahrenden Reedereien einen gemeinschaftlichen Dienst ein, dem die Hamburg-Amerika-Linie, die Deutsche Ostafrika-Linie, die Woermann-Linie und die Hamburg-Bremer Afrika-Linie angehörten. Es wurden 9 Linien unter dem Namen „Deutscher Afrikadienst" gefahren [99]). Dieser Afrikadienst stellt eine sehr enge Betriebsgemeinschaft dar, weil die Reedereien durch finanzielle Verflechtungen miteinander verbunden sind. So befanden sich die Woermann-Linie und die Deutsche Ostafrika-Linie als Gemeinschaftsgründungen von Hapag und Lloyd unter finanzieller und organisatorischer Abhängigkeit der beiden Reedereien [100]).

Durch das einheitliche Vorgehen dieser Unternehmungen war ein innerdeutscher Konkurrenzkampf ausgeschaltet worden. Ein Wettbewerb mit ausländischen Gesellschaften sollte durch Abmachungen mit diesen vermieden werden. Dies gelang aber nicht vollständig. Durch einen Kampf mit einer englischen Außenseiterlinie, der British and Continental South African Line, wurden die Raten sehr stark herabgedrückt [101]). Erst im Dezember 1928 konnte die englische Konkurrenz zum Aufgeben der afrikanischen Reiseroute gezwungen werden. Das Ratenwerfen aber hatte zur Folge, daß sowohl die Deutsche Ostafrika-Linie wie auch die Woermann-Linie nicht in der Lage waren, für das Jahr 1928 eine Dividende auszuschütten [102]).

Die nach der Westküste von Amerika fahrenden Linien, Roland und Kosmos, schlossen sich im Jahre 1921 zu einer Betriebsgemeinschaft zusammen. Durch Vertrag vom 1. April 1923 mit der Hamburg-Amerika-Linie wurde ein Gemeinschaftsdienst dieser drei Reedereien unter dem Namen „Deutsche Westküstenlinien" aufgenommen. Im Jahre 1925 trat eine Fahrplanänderung insofern ein, als der bisher wöchentliche Dienst durch den Panama-Kanal jetzt zehntägig gefahren wurde, während der sechswöchentliche Dienst durch die Magelhan-Straße in einen vierzehntägigen umgewandelt wurde [103]).

Weitere Betriebsgemeinschaften wurden für die Fahrt nach der Levante gebildet. Bereits im Jahre 1920 war die Levante-Linie durch die Hapag und die nach dem Orient fahrende Dampfschiffahrtsgesellschaft Argo durch die Roland-Linie übernommen worden. Im Jahre 1923 traf die Hamburg-Amerika-Linie mit der Argo eine Vereinbarung über die Einrichtung einer gemeinsamen Linie nach der Levante [104]). Später schloß sich die Atlas-Linie an, und nach längeren Verhandlungen kam auch eine Verständigung mit der auf der gleichen Route fahrenden Deutschen Orient-Linie zustande (Deutscher Levante- und Orientdienst"). Die Hapag überließ zu diesem Zweck der Stettiner Dampfer Co., welche die Muttergesell-

---

99) Frankfurter Zeitung, Erstes Morgenblatt v. 10. 2. 1928.

100) Pauls, H. G., i. Der deutsche Volkswirt, a. a. O. S. 306.

101) Siehe S. 68 f. dieser Arbeit.

102) Frankfurter Zeitung, Abendblatt v. 23. 3. 1923 und Wirtschaftsdienst, 14. Jahrg., Heft 2 v. 11. 1. 1929, S. 79.

103) Frankfurter Zeitung, Zweites Morgenblatt v. 4. 8. 1925.

104) Frankfurter Zeitung, Abendblatt v. 7. 4. 1923.

schaft der Deutschen Orient-Linie war, die Hälfte der Anteile der Levante-Linie [105]).

In den letzten Jahren hat sich auch der Norddeutsche Lloyd an der Levantefahrt beteiligt. Als Großaktionär der Stettiner Dampfer Co. hat er nach Liquidation dieser Firma in der zweiten Hälfte des Jahres 1930 das Levantegeschäft und die es ausführenden Schiffe von der Stettiner Dampfer Co. übernommen [106]). Der Norddeutsche Lloyd trat in den zwischen der Hamburg-Amerika-Linie und der liquidierten Gesellschaft bestehenden Vertrag ein und stellte nunmehr insgesamt 8 Seedampfer zur Verfügung [107]).

Die Fahrt nach Westindien und der Westküste Zentralamerikas wurde bis zum Jahre 1924 von den deutschen Reedereien in Konkurrenz gefahren. Besonders ungünstig auf die Ratenentwicklung wirkte sich das Eindringen der jungen Stinnes-Linien aus [108]).

Im Oktober des Jahres 1924 kam eine Vereinbarung zwischen der Hapag und der Ozean-Linie, Flensburg, zustande, die sich über einen gemeinsamen Dienst nach Mexiko und den anderen mittelamerikanischen Häfen erstreckte. Gleichzeitig konnten sich die Hapag und der Lloyd mit den Hugo-Stinnes-Linien über die Fahrten nach Cuba verständigen, wobei es sich um ein Fahrplanabkommen handelte. Die Dienste wurden so gelegt, daß die Abfahrten mit zehntägigen Zwischenräumen vorgenommen wurden [109]). Die drei Reedereien haben sich einige Monate später auch über einen dreiwöchigen Gemeinschaftsdienst Hamburg—Santos verständigt und in der Ostasien-Fahrt ein Agreement abgeschlossen [110]).

3. Die Hapag-Lloyd-Union.

a) Die Beziehungen zwischen Hapag und Lloyd bis zur Union.

Die Stellung der beiden großen Reedereien zueinander hatte, verglichen mit den Jahren vor dem Kriege, in denen ein starker Konkurrenzkampf vorherrschend war, insofern eine Änderung erfahren, als beide Linien in der Nachkriegszeit sich zu gegenseitiger Verständigung leichter bereit fanden. Die Ursache hierfür war darin zu finden, daß beide Reedereien in der Zeit des Wiederaufbaues schwer gegen die ausländischen Reedereien zu kämpfen hatten, so daß eine Konkurrenz innerhalb der nationalen Schiffahrt sie nur noch mehr benachteiligt hätte. Freilich soll damit nicht gesagt sein, daß in den Jahren, die dem Friedensvertrag folgten, eine Übereinstimmung ihrer Interessen immer vorhanden gewesen wäre, denn es hat auch in dieser Zeit nicht an Gegensätzen gefehlt. Die Meinungsverschiedenheiten waren jedoch nicht unüberbrückbar. Selbst nach ergebnislosen Verhandlungen konnte der Faden wieder angeknüpft werden, und nicht selten war dann eine Verständigung wenigstens auf einem Teilgebiet möglich.

---

105) Frankfurter Zeitung, Abendblatt v. 12. 11. 1924.

106) Berliner Tageblatt Nr. 490 v. 17. 11. 1930.

107) Frankfurter Zeitung Nr. 893 v. 3. 11. 1930.

108) Aktiengesellschaft Hugo Stinnes für Seeschiffahrt und Ueberseehandel in Hamburg 1917 gegründet.

109) Frankfurter Zeitung, Abendblatt v. 12. 11. 1924.

110) Magazin der Wirtschaft, 1. Jahrg., Heft 12 v. 30. 4. 1925, S. 456.

Bereits zu Ende des Jahres 1921 hatten die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd einen Gemeinschaftsdienst nach dem Fernen Osten ins Leben gerufen [111]) und damit schon frühzeitig den Fracht- und Passagierdienst wieder aufgenommen.

Wenn nun das gegenseitige Verhältnis der beiden Gesellschaften weiter verfolgt wird, dann fällt auf, daß beide sowohl 1921 als auch 1922 zu gleicher Zeit ihre Geschäftsbeschlüsse veröffentlichten und auch beide dieselben Dividende verteilten. „Daß in dieser Beziehung seit Jahr und Tag ein festes Abkommen besteht, ist kein Geheimnis. Man nimmt aber auch jetzt vielfach an, daß die geschäftliche Verständigung, die hierin erzielt worden ist, auch in anderen Beziehungen erfolgt ist und so weit geht, daß sich aus der tatsächlich bestehenden Interessengemeinschaft vielleicht in absehbarer Zeit ein noch engeres Bündnis ergeben wird“ [112]).

Wie weit man jedoch hiervon noch entfernt war, zeigten die Differenzen, die sich gelegentlich des Erwerbs der Deutsch-Austral-Kosmos- und der Stinnes-Linien durch die Hapag ergeben hatten. Sie brachten es mit sich, daß die seit längerem geführten Verhandlungen wegen einer Gewinnpoolung, die am 1. Januar 1927 in Kraft treten sollte, im November 1926 abgebrochen werden mußten. Die Folge war, daß der Norddeutsche Lloyd schon wenige Tage nach der Hapag-Fusion eine Kapitalerhöhung um 51 Mill. RM. und eine wesentliche Erweiterung seines Schiffsparks durch den Bau eines Luxusschnelldampfers von 35 000 B.-R.-T. und von 5—6 Frachtdampfern von je 10 000—12 000 B.-R.-T. bekanntgab [113]).

Dennoch wurde auf der Generalversammlung der Hamburg-Amerika-Linie des Jahres 1926 von der Verwaltung mitgeteilt, daß die Besprechungen mit dem Lloyd, „um in Betriebsfragen ein möglichst reibungsloses Nebeneinanderarbeiten zu gewährleisten“, fortgeführt würden [114]). Diese Tendenz verfolgten beide Gesellschaften weiter, indem sie ihre Schiffsaufträge dahin revidierten, daß der Norddeutsche Lloyd — vor allem für den Nordatlantik — zwei Luxuspassagierschiffe von je 46 000 B.-R.-T. mit hoher Geschwindigkeit bauen ließ, während die Hapag kombinierte Fracht- und Passagierschiffe mittelerer Größe und Geschwindigkeit vorsah [115]).

Noch bevor der Lloyd seine Schiffe in Fahrt setzen konnte, kündigte er den Gemeinschaftsdienst mit der Hapag nach der Westküste Nordamerikas und nach Ostasien, um dadurch freie Hand für eine gänzliche Umgestaltung seiner Linien in diese Gebiete zu haben [116]). Denn er hatte es trotz längerer Verhandlungen nicht erreichen können, daß ihm dieselbe Häufigkeit der Abfahrten gewährt wurde, wie sie die Hapag für sich in Anspruch nahm.

---

111) Frankfurter Zeitung, Erstes Morgenblatt v. 6. 12. 1921.

112) Vossische Zeitung, Morgenblatt v. 12. 4. 1923.

113) Magazin der Wirtschaft, 2. Jahrg., Heft 46 v. 18. 11. 1926, S. 1523.

114) Neue Berliner Börsenberichte Nr. 273 v. 24. 11. 1926.

115) Frankfurter Zeitung, Erstes Morgenblatt v. 15. 12. 1926 und Zweites Morgenblatt v. 11. 6. 1927.

116) Frankfurter Zeitung, Zweites Morgenblatt v. 11. 6. 1927.

Beide Reedereien kündigten für die nächste Zeit eigene dreiwöchentliche Dienste an, was eine Verdoppelung der Abfahrten bedeutete. Hapag und Lloyd hatten sich „damit wieder in eine Konkurrenzstellung hineinmanövriert, die im Gesamtinteresse der deutschen Schiffahrt und der deutschen Volkswirtschaft höchst bedauerlich war“ [117]). Ähnliche Zustände herrschten in der Kanada-Fahrt, auf welcher Hapag und Lloyd für Anfang 1928 je eine Frachtlinie vorgesehen hatten [118]).

In ein neues Stadium traten die Verhandlungen zwischen den beiden Gesellschaften im Sommer des Jahres 1928 [119]). Damals berichtete die „Frankfurter Zeitung“ [120]) unter der Überschrift „Die Neuorientierung in der deutschen Großschiffahrt“, daß die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd sich zu erneuten Besprechungen zusammengefunden hätten und daß es beinahe schon zu einem Bündnis gekommen wäre, dem hier zuerst der Name Union beigelegt wurde.

Eine Fusion war nicht beabsichtigt gewesen, weil eine solche infolge der großen Gegensätze zwischen Hamburg und Bremen als unmöglich erschien. Man dachte besonders an das Angleichen der Schiffsräumte auf den einzelnen Linien und an eine Vereinfachung der gesamten Organisation. Noch im gleichen Jahre gab Geheimrat Stimming vom Norddeutschen Lloyd Pressevertretern gegenüber zum Ausdruck, er würde eine Einigung zwischen der Hapag und seiner Reederei sehr begrüßen, dem Geheimrat Cuno von der Hapag seinerseits hinzufügte, daß diese aber nur auf paritätischer Grundlage erfolgen könte [121]).

Zu Ende des Jahres verstärkte sich die Hoffnung auf die schon länger angekündigten amerikanischen Freigabegelder, deren Verwendung Hapag und Lloyd von neuem an den Verhandlungstisch führen mußte, wenn nicht größere Differenzen auftreten sollten. Um so mehr mußte es verwundern, als Geheimrat Cuno bei der Probefahrt des für die Mittelamerika-Fahrt gebauten Motorschiffes „Magdalena“ bekanntgab, daß die zwischen den Gesellschaften gepflogenen Unterredungen „im gegenseitigen Einverständnis abgebrochen“ wären [122]). Es hatte sich kein Weg finden lassen, zu einer Uebereinkunft zu kommen. Die Gegnerschaft der beiden Hansestädte schien unüberbrückbar [123]).

Eine wenn auch nur kleine Wandlung in dem gegenseitigen Verhältnis dieser rivalisierenden Gesellschaften brachte das Eindringen einer englischen Reederei, der General Steam Navigation Co., in die Hamburg-London-Fahrt, die bis jetzt von Hapag und Lloyd allein ausgeführt wurde. Man entschloß sich zur Gründung eines Pools, an dem die drei Reedereien zu fast gleichen Teilen beteiligt sein sollten. Hierdurch wurden die Frachten wieder auf eine normale Höhe gebracht, und, was noch

---

117) Magazin der Wirtschaft, 3. Jahrg., Heft 24 v. 16. 6. 1927, S. 938 f.

118) Magazin der Wirtschaft, 4. Jahrg., Heft 5 v. 2. 2. 1928, S. 171.

119) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 111 v. 11. 5. 1928.

120) Frankfurter Zeitung, Erstes Morgenblatt v. 17. 6. 1928.

121) Frankfurter Zeitung, Erstes Morgenblatt v. 11. 10. 1928.

122) Frankfurter Zeitung, Erstes Morgenblatt v. 15. 12. 1928 und Wirtschaftsdienst, 13. Jahrg., Heft 51 v. 21. 12. 1928, S. 2133.

123) Magazin der Wirtschaft, 4. Jahrg., Heft 51 v. 20. 12. 1928, S. 1959.

weit wichtiger war, es gelang auf diese Weise, wenigstens eine Teilverständigung zwischen Hapag und Lloyd zu erzielen [124]).

Trotzdem waren viele Reibungsflächen noch nicht beseitigt. Neue Spannungen ergaben sich, als bekannt wurde, daß zur Ausnutzung des tschechoslowakischen Freihafengeländes in Hamburg eine tschechoslowakische Seeschiffahrtsgesellschaft ins Leben gerufen werden sollte bei einer Beteiligung des Norddeutschen Lloyd mit 49 v. H. des Aktienkapitals. Die Hamburg-Amerika-Linie, die bereits einer bestehenden tschechischen Reederei sehr nahe stand, erblickte darin ein Vordringen des Lloyd in ihre Interessensphäre [125]).

b) Die Gründe für die Union und der Vertrag.

Die Lage auf dem Frachtenmarkt erfuhr im Laufe des Jahres 1929 eine solche Verschlechterung, daß die Rentabilität bei den Schiffahrtsgesellschaften infolge der verringerten Roheinnahmen bei ziemlich stetigen fixen Kosten immer stärker zurückging. Dennoch wurde zu Ende des Jahres 1929 von den beiden Generaldirektoren der Schiffahrtsunternehmungen erklärt, daß ein freundschaftlicher Wettbewerb zwischen den Reedereien seine Vorteile hätte [126]). Den als Geldgeber in Betracht kommenden Banken dagegen erschien es günstiger, wenn ein Zusammenarbeiten von Hapag und Lloyd stattfinden würde. Wenigstens muß man annehmen, daß von außen her ein Druck auf die Gesellschaften ausgeübt worden ist, sich zu Verhandlungen bereit zu finden [127]). Denn gemäß dem Ausspruch der beiden Vorstände waren Einigungsversuche nicht beabsichtigt.

Inwieweit außerhalb der Gesellschaften stehende Kräfte am Zustandekommen dieser Einigungsverhandlungen mitgewirkt hatten, läßt sich nur vermuten. Veröffentlichungen hierüber fehlen. Sobald die Besprechungen zum gemeinsamen Vorgehen begonnen hatten, wurde der Öffentlichkeit dies unter Angabe der Gründe mitgeteilt. Im Mittelpunkt stand danach die Kostenersparnis durch innerbetriebliche Vereinheitlichungen und die Ausschaltung der Konkurrenz. Die Ersparnisse in der Organisation könnten insofern die laufenden Ausgaben erheblich herabsetzen, als die Möglichkeit gegeben war, den über die ganze Welt verstreuten Apparat an Niederlassungen, Agenturen und Abfertigungsanlagen zusammenzufassen und in Gemeinschaft zu betreiben. Hinzu kam noch der nicht geringe Ausgabenetat für Reklamekosten, die — nunmehr als Gemeinschaftsreklame durchgeführt — eine nicht unbeträchtliche Kostenminderung mit sich bringen sollten. Diesen kalkulatorisch erfaßbaren Ersparnissen stand der erhöhte Firmenwert gegenüber, der durch das Zusammenarbeiten entstehen würde.

---

124) Frankfurter Zeitung, Erstes Morgenblatt v. 14. 5. 1929, Wirtschaftsdienst, 14. Jahrg., Heft 20 v. 17. 5. 1929, S. 871 und Magazin der Wirtschaft, 5. Jahrg., Heft 21 v. 23. 5. 1929, S. 818.

125) Dr. H. S., Art.: „Und wieder Hapag-Lloyd" i. Der deutsche Oekonomist, 47. Jahrg., Nr. 2279 v. 26. 9. 1929, S. 1259 f.

126) Frankfurter Zeitung, Zweites Morgenblatt v. 23. 12. 1929.

127) Frankfurter Zeitung Nr. 224 v. 25. 3. 1930.

Neben die innerbetrieblichen Vorteile traten diejenigen, welche erstens durch die Ausschaltung der Konkurrenz, zweitens durch einheitliche Linienführung sich ergeben mußten".

Durch die Ausschaltung des Wettbewerbs, der auf einigen Linien die Frachten sehr niedrig gehalten hatte, konnten jetzt die Raten auf eine Höhe festgesetzt werden, die der Kalkulation entsprach. Darüber hinaus war es möglich, daß durch Zusammenlegungen von Linien die Schiffsräumte besser ausgenutzt werden konnten [128]). Wo bisher auf den in Konkurrenz gefahrenen Routen nur teilweise beladene Schiffe beider Gesellschaften verkehrten, sollte von nun an ein Schiff in gemeinsamer Fahrt eingesetzt werden, das dadurch bessere Aussicht hatte, volle Ladung zu erhalten [129]).

Man konnte neue Beschäftigungsmöglichkeiten schaffen und Linien einrichten, deren Inbetriebnahme für eine einzige Gesellschaft ein zu großes Risiko bedeutet hätte. Allerdings waren diese Aussichten im Zeitpunkt der Koalition und auch im darauffolgenden Jahre im Hinblick auf den allgemeinen Frachtenmarkt für diese Ziele nicht günstig. Denn allein in Hamburg waren damals 32 deutsche Schiffe mit 123 300 B.-R.-T. auf gelegt [130]), wovon auf die Hapag 10 Schiffe mit etwa 45 000 B.-R.-T. [131]) entfielen. In Bremen herrschten ähnliche Verhältnisse.

Ein weiterer Vorteil, den man sich von dieser Union versprach, war der, daß das Risiko aus Nichtbeschäftigung dadurch vermindert werden sollte, daß ein gewisser Ausgleich zwischen dem Passage- und Frachtgeschäft geschaffen werden würde. Die Einnahmen der Hamburg-Amerika-Linie rührten nämlich zum größten Teil aus dem Frachtgeschäft her, während das Schwergewicht beim Norddeutschen Lloyd im Passagegeschäft lag. Die vorgesehene Gewinnpolung zu gleichen Teilen sollte die Schwankungen der beiden Geschäftszweige kompensieren.

All diese Erwägungen führten zu dem am 20./22. März 1930 abgeschlossenen Vertrag, der am 15. April von den Generalversammlungen der beiden Gesellschaften genehmigt wurde. Dieser Vertrag, der für die Dauer von 50 Jahren abgeschlossen wurde, sei hier wörtlich angeführt:

§ 1: Die Gesellschaften werden für die Dauer dieses Vertrages ihre gesamte wirtschaftliche Betätigung unter Verzicht auf jedweden Vorrang in gegenseitiger Unterstützung und Förderung nach einheitlichen Gesichtspunkten und unter einheitlichem Zusammenwirken ausüben. Sie erkennen hierbei als ihre gemeinsame Aufgabe an, die Entwicklung der Häfen Hamburg und Bremen den geographischen und verkehrspolitischen Verhältnissen gemäß zu fördern.

§ 2: Beide Gesellschaften bleiben selbständig. Die Hamburg-Amerika-Linie behält ihren Sitz in Hamburg, der Lloyd in Bremen. Die Parteien sagen sich gegenseitig zu, daß die Satzungsbestimmungen, die

128) Ebinger, a. a. O. S. 30.

129) Bereits bis Anfang November wurden drei Gemeinschaftsdienste eingerichtet: im Verkehr nach den Outports (Ostküste Nordamerikas), nach der Westküste Nordamerikas und nach Ostasien. (Berliner Börsen-Zeitung Nr. 522 v. 7. 11. 1930.)

130) Frankfurter Zeitung Nr. 311 v. 27. 4. 1930.

131) Berliner Börsen-Zeitung Nr. 178 v. 15. 4. 1930.

durch Einflußnahme auf die Zusammensetzung des Aufsichtsrats den Hamburger bzw. Bremer Charakter der Gesellschaften sichern sollen, nicht geändert werden. Sämtliche Dienste beider Gesellschaften werden einheitlich geleitet und mit einer auf den Gemeinschaftsbetrieb hinreichenden Bezeichnung angezeigt.

§ 3: Der Vorstand beider Gesellschaften soll aus den gleichen Personen bestehen. Die Aufsichtsräte bleiben selbständig. Die Bildung eines Gemeinschaftsrates aus Mitgliedern beider Aufsichtsräte wird in Aussicht genommen.

§ 4: Beide Gesellschaften machen auf gleicher Grundlage ihre jährlichen Bilanzen auf. Sämtliche Nettoerlöse der Reisen, Einnahmen aus Dividenden anderer Gesellschaften oder Beteiligungen, Zinseinnahmen, Buchgewinne irgendwelcher Art gelten als Betriebsüberschüsse, von denen die nach kaufmännischen Grundsätzen zur Ermittlung des Nettogewinnes abzuziehenden Ausgabeposten, wie Zinsbelastungen usw. abzusetzen sind. Die sich ergebenden Beträge werden so verteilt, daß beiden Gesellschaften der gleiche Betrag für Abschreibungen, Reservebildung und evtl. Verteilung einer Dividende zur Verfügung steht. Ebenso werden entsprechende Verluste ausgeglichen.

§ 5: Dieser Vertrag wird auf 50 Jahre mit Wirkung vom 1. Januar 1930 abgeschlossen. Fünf Jahre vor Ablauf kann der Vertrag gekündigt werden. Erfolgt eine Kündigung nicht, so läuft er mit gleicher Frist von Fall zu Fall um zehn Jahre weiter.

§ 6: Alle aus diesem Vertrag sich ergebenden Streitigkeiten sollen unter Ausschluß der ordentlichen Gerichte durch einen Schiedsspruch entschieden werden. Im Regelfalle soll dieses Schiedsgericht aus drei Personen bestehen und in der Weise gebildet werden, daß jeder der vertragschließenden Teile durch den Vorsitzenden des Aufsichtsrates einen Schiedsrichter ernennt und diese so ernannten Schiedsrichter einen Obmann wählen. Können sie sich innerhalb 14 Tagen nicht über die Person eines Obmannes einigen, so soll der Präsident des Reichsgerichts um Ernennung des Obmannes ersucht werden.

§ 7: Dieser Vertrag ist abgeschlossen vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsräte und Generalversammlung beider Gesellschaften [132]).

Dieser Vertrag wurde in einer Verwaltungserklärung beider Gesellschaften kommentiert. Es wurde nochmals darauf hingewiesen, daß Gründe und Zwecke dieser Vereinbarung seien, den „wirtschaftlichen Erfolg einer Fusion zu erzielen, ohne durch formelle Durchführung einer solchen auf die großen, sich auch praktisch auswirkenden Werte zu verzichten, die in den engen Beziehungen der Parteien zu ihren Heimathäfen, sowie in dem Eigenleben und der Werbekraft ihrer altbewährten Organisation liegen". Einer vollen Fusion hätten auch zu große Schwierigkeiten von seiten Hamburgs und Bremens gegenüber gestanden, denn weder die eine noch die andere der beiden Städte hätte es zulassen wollen, daß das Schwergewicht der deutschen Schiffahrt durch eine solche Koalition verschoben worden

[132]) Berliner Börsen-Zeitung Nr. 178 v. 15. 4. 1930.

wäre. Deswegen kam es zu einem Zusammenschluß, der immer wieder die absolute Parität betonte. An diese Parität anknüpfend hat man die Koalition als Arbeitsgemeinschaftsvertrag oder Gemeinschaftsvertrag bezeichnet, doch ist inzwischen für diese in der Seeschiffahrt zum ersten Male angewandte Form der Koalition der Begriff Union gebräuchlich geworden.

Wenn die einzelnen Gesellschaften auch selbständig sind, findet doch in wichtigen Punkten eine volle Vereinigung der Interessen statt [133]):

1. in den Vorständen. Der Vorstand beider Gesellschaften soll aus den gleichen Personen bestehen. Dabei ist eine Majorisierung für den Fall einer zeitweise zahlenmäßig nicht gleichen Besetzung von beiden Seiten ausgeschlossen.
2. in der Verteilung des Jahresgewinnes ihres gesamten Geschäftsbetriebes. Beide Gesellschaften machen auf derselben Grundlage ihre Jahresbilanzen auf. Die sich ergebenden Gewinne werden so verteilt, daß beiden Gesellschaften der gleiche Betrag aus dem Rohgewinn für Abschreibungen, Reservebildung und evtl. Verteilung einer Dividende zur Verfügung steht, die künftighin für beide Gesellschaften die gleiche sein wird.
3. in dem Schiffahrtsbetriebe. Sämtliche Dienste beider Gesellschaften werden einheitlich geleitet und führen eine auf den Gemeinschaftsbetrieb hinweisende Bezeichnung. Die Fahrpläne werden gegenseitig so abgestimmt und vereinheitlicht, daß der größtmögliche Nutzen erzielt wird. Die Ankündigung der Dienste sowie ihre Reklame- und Propagandamaßnahmen geschehen für beide Gesellschaften gemeinsam. Erweiterung bestehender und Aufnahme neuer Schiffahrtsdienste, Ankauf von Schiffen usw. erfolgen auf gemeinsamen Beschluß. Diesem Zwecke gemeinschaftlicher wirtschaftlicher Betätigung wird die Arbeits- und Werbeorganisation beider Gesellschaften in wechselseitiger Unterstützung dienstbar gemacht: erstens für die Annahme von Passagieren und Ladungen, zweitens für die Abfertigung der Schiffe und drittens für die Entwicklung der Heimathäfen Hamburg und Bremen.

c) Die Auswirkungen dieser Union.

Es ist selbstverständlich, daß der auf lange Dauer geschlossene Union-Vertrag nicht sofort die Vorteile bringen konnte, die man sich von ihm versprochen hatte. Zu berücksichtigen war, daß die Verbindung in einer Zeit rückläufiger Konjunktur eingegangen wurde. Besonders die Verhältnisse auf dem Frachtenmarkte verschlechterten sich im Laufe des Jahres 1930 sehr stark. Von dem Rückgang des Güterverkehrs wurde vor allem die Hapag betroffen, da deren Schwergewicht — etwa 70 v. H. aller Einnahmen sind Frachteinnahmen — auf dem Gütertransport liegt. Demgegenüber hatte der Norddeutsche Lloyd, dessen Hauptbetätigungsfeld der Passageverkehr ist, ein etwas besseres Ergebnis aufzuweisen, das auf die Indienststellung seiner komfortablen Schnelldampfer zurückzuführen war. Für die Union bedeutete dies, daß durch die Poolung der Gewinne, der Hamburg-Amerika-Linie, die an und für sich schlechter abgeschnitten hatte, ein Teil der Gewinne des Norddeutschen Lloyd zufloß.

---

[133]) Frankfurter Zeitung Nr. 227 v. 26. 3. 1930.

Mit der Zusammenlegung der Organisation war sofort nach dem Vertragsschluß begonnen worden, doch brauchte man für die Umstellung einen größeren Zeitraum [134]).

Die hauptsächlichsten Linien dagegen wurden sofort von den beiden Reedereien in Gemeinschaft gefahren. Der Geschäftsbericht der Hamburg-Amerika-Linie weist darauf hin: „Erkennbare Fortschritte wurden bei Ausführung des Vertrages erzielt durch einheitliche Verwendung des Flottenmaterials, gemeinsame Beteiligung an den verschiedenen Fahrtgebieten und Außerdienststellen der nach den Zeitverhältnissen überflüssigen Tonnage" [135]).

Es kann gesagt werden, daß die Koalition in beiden Gesellschaften im ersten Vertragsjahr noch nicht die erwarteten Erfolge gebracht hat. In den Geschäftsberichten beider Reedereien wird dies auch zugegeben. „Die an den Vertrag geknüpften Erwartungen haben sich noch nicht in vollem Maße auswirken können" [136]), und weiter: „Die im Sinne des Gemeinschaftsvertrages eingeleiteten Bestrebungen auf Verbesserungen und Ersparnisse im Betriebe haben sich im laufenden Jahre noch nicht zu unserer Befriedigung ausgewirkt" [137]). Beide Unternehmungen aber weisen darauf hin, daß die kurze Zeitdauer des Zusammenschlusses und die schlechte allgemeine Lage dabei mitsprechen. Auf der Generalversammlung des Norddeutschen Lloyd führte Präsident Heineken auf Befragen aus, daß das erste Jahr nicht als maßgebend für den Ausfall der Ergebnisse für die ganze Vertragsdauer angesehen werden dürfe. Der Vertrag habe sich im ersten Jahre für den Lloyd ungünstiger ausgewirkt als für die Hamburg-Amerika-Linie, da diese, wie oben erwähnt, ihr Schwergewicht im Frachtenverkehr habe. Nähere Angaben über die finanzielle Auswirkung des Vertrages zu machen, halte er nicht für gegeben [138]).

Auch das darauffolgende Jahr brachte infolge des weiteren Verkehrsrückganges nicht den gewünschten Erfolg. Die treibenden Kräfte, die den Zusammenschluß durchgeführt hatten, also die Führer der Reedereien und der beteiligten Banken, hatten gehofft, durch das Mittel der Union einen Wiederaufstieg der deutschen Seeschiffahrt ermöglichen zu können. Diese Erwartungen hatten sich jedoch nicht erfüllt. Einerseits schien es, als ob die Gegensätze zwischen Hamburg und Bremen doch noch einem einheitlichen Arbeiten hindernd im Wege gestanden hätten, andererseits war natürlich die Wirtschaftskrise ein ausschlaggebender Faktor gewesen.

---

134) „Nimmt schon in normaler Zeit die Umstellung zweier seit Jahrzehnten in bewußtem Wettbewerb arbeitenden Gesellschaften auf Zusammenarbeit geraume Zeit in Anspruch, ehe sie sich in allen Teilen der Organisation durchsetzt, so wird dies noch mehr erschwert, wenn die Umstellung in eine Zeit rückläufiger Konjunktur fällt und ohne Verschmelzung der Gesellschaften und ihrer Organisationen erfolgt, was nur zur Erhaltung der langbewährten Individualität und zur Vermeidung lähmender Bürokratisierung notwendig war." (Geschäftsbericht der Hamburg-Amerika-Linie 1930, S. 4 f.)

135) Geschäftsbericht der Hamburg-Amerika-Linie 1930, S. 5.

136) Ebenda, S. 4.

137) Geschäftsbericht des Norddeutschen Lloyd 1930, Allgemeines (o. S.)

138) Berliner Börsen-Zeitung Nr. 176 v. 16. 4. 1931.

Seit Mitte des Jahres 1932 tauchten immer wieder Stimmen auf, die sich mit der Hapag-Lloyd-Union beschäftigten. Es setzte sich mehr und mehr die Meinung durch, daß die Zusammenballung der deutschen Reedereien zu einem einzigen großen Gebilde nicht die beste Lösung wäre.

Wohl mußte zugegeben werden, daß durch die Union eine Vereinigung in der Selbstkostenrechnung eingetreten wäre und daß organisatorische Fortschritte erzielt worden wären. Dem ständen aber Nachteile gegenüber, die nicht unterschätzt werden dürften.

Die Union hatte zwar auf manchen Gebieten eine Vereinheitlichung gebracht; es blieb jedoch die Führung der Gesellschaften weiterhin dezentralisiert. Darunter mußte selbstverständlich die Zusammenarbeit leiden, um so mehr als gerade im vorliegenden Falle gemäß der Tradition beider Reedereien gewisse Interessengegensätze vorhanden geblieben waren. Neben der mangelnden Einheitlichkeit der Führung konnte es nicht ausbleiben, daß innerhalb der Betriebe wegen des fehlenden Wettbewerbs eine Bürokratisierung eintrat, die der deutschen Schiffahrt gefährlich werden konnte.

Was nottat, war die Befreiung der Schiffahrt von „bürokratischer Verwaltung und Leitung nach Gesichtspunkten des Hochkapitalismus und der Hochfinanz" [139]). Nach diesem Grundsatz wurde nach der Übernahme der Hamburger und Bremer Regierung durch die Männer des Nationalsozialismus das Problem einer Reorganisation der deutschen Seeschiffahrt aufgegriffen. Nachdem die Frage aufgeworfen war, entspann sich eine lebhafte Diskussion, die bis heute noch fortgeführt wird [140]).

Die Meinungen der Fachleute gingen dabei stark auseinander. Grundsätzlich stand man auf dem Standpunkt, daß die Wiedereinführung des freien Wettbewerbs durch Auflösung der Hapag-Lloyd-Union nicht befürwortet werden könnte, obwohl man zugab, daß ein gesunder Wettbewerb dem Aufblühen der Schiffahrt nicht abträglich wäre. Durch Konzernierung und Monopolisierung wäre der Niedergang der deutschen Schiffahrt eingeleitet worden [141]).

Diese Auffassung wurde in einer Bremer Denkschrift vertreten, in welcher die möglichst schnelle Auflösung der Hapag-Lloyd-Union verlangt wurde. Es sollte eine regionale Aufteilung der Reedereien erfolgen und diese nachstehende Linien befahren:

a) Nordamerika (West-Indien),
b) Süd-Amerika (Ostküste),
c) Süd-Amerika (Westküste),
d) Ostasien,
e) Australien,
f) Niederländisch- und Britisch-Indien,

---

[139]) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 106 v. 6. 5. 1933.

[140]) Siehe hierzu: Berliner Börsen-Zeitung Nr. 169 v. 9. 4. 1933 und Nr. 171 v. 11. 4. 1933; Deutsche Allgemeine Zeitung Nr. 565-557 v. 16. 12. 1933; Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 95 v. 23. 4. 1933; Nr. 96 v. 25. 4. 1933; Nr. 97 v. 26. 4. 1933; Frankfurter Zeitung Nr. 280-81 v. 14. 4. 1933; Nr. 306 v. 25. 4. 1933; Nr. 313-14 v. 28. 4. 1933; Nr. 523 v. 16. 7. 1933; Kölnische Zeitung Nr. 208 v. 16. 4. 1933.

[141]) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 106 v. 6. 5. 1933.

g) Afrika,
h) Levante und
i) Europa (Küstendienst) [142]).

Die Hamburger und Bremer Schiffe sollten gleichberechtigt durch Poolverträge gesichert werden [143]). Man sah bewußt davon ab, nur eine Linie durch eine Reederei bedienen zu lassen, weil dadurch der ausländischen Konkurrenz das Eindringen in diese Linie erleichtert und den Abladern eine Auswahlmöglichkeit fehlen würde.

Demgegenüber brachte die Hamburger Denkschrift den Vorschlag, daß die Linien von denjenigen Reedereien zu befahren wären, die sie bisher wirtschaftlich am günstigsten betrieben hätten. Die von der Union abhängigen Gesellschaften sollten ihre Selbständigkeit wiedererhalten. Ein gemeinschaftlicher Dienst zwischen Hapag und Lloyd sollte nur nach der Ostküste Nordamerikas aufrecht erhalten werden. Unter diesen Gesichtspunkten würde sich folgende Aufteilung auf die Linien ergeben:

Gemeinsam Hapag und Lloyd: Ostküste Nordamerika;
Hapag: Westküste Südamerika, Mittelamerika, Mexiko und Ostküste Südamerika, ausschließlich Argentinien und Brasilien und Westküste Nordamerika;
Lloyd: Indien und Ostasien;
Hamburg-Süd: Ostküste Südamerika bis Brasilien;
Deutsch-Austral: Australien;
Hansa-Linie: Indien;
Afrika-Reedereien: Afrika;
Levante-Linie: Östliches Mittelmeer;
Sloman-Linie: Westliches Mittelmeer;
Oldenburg-Portugiesische: Spanien, Portugal und Marokko [144]).

Die Pläne, deren Inhalt nur insoweit angedeutet worden ist, als sie für das vorliegende Thema von Interesse sind, hatten zunächst keine Verwirklichung finden können. Es kamen auch hier wieder die alten Gegensätze zum Durchbruch.

Es kommt hinzu, daß die Reedereien durch finanzielle Bindungen so stark miteinander verknüpft sind, daß eine Loslösung nicht „verordnet" werden kann. Sie muß vielmehr auf organischem Wege durchgeführt werden.

Die Vorschläge der beiden Städte haben nicht durchweg Anerkennung gefunden, obwohl in beiden Brauchbares vorhanden ist, auf dem weiter aufgebaut werden kann. Maßgeblich für ihre Durchführung werden kaufmännische Gesichtspunkte sein müssen. In diesem Sinne berichtete der Norddeutsche Lloyd über das Geschäftsjahr 1932:

> „Wir haben im Berichtsjahr eingehend die Frage geprüft, ob durch Herausnahme einzelner Fahrten etwa im Sinne einer Zerlegung der Gesellschaft in Einzelreedereien, Ersparnisse gemacht oder die Geschäfte erfolgreicher geführt werden können. Wir sind von einer Weiterverfolgung dieses Gedankens abgekommen, soweit

---

142) Die deutsche Volkswirtschaft 1933, Nr. 5, S. 159.

143) Frankfurter Zeitung Nr. 307-08 v. 26. 4. 1933.

144) Priester, H. E., „Der Wiederaufbau der Schiffahrt" i. Berliner Tageblatt Nr. 191 v. 25. 4. 1933.

es sich um die Überseeschiffahrt handelt: Dieses bildet ein in sich geschlossenes, homogenes Ganzes und einen Risikoausgleich in sich selbst. Sie stellt die gleichen Verwaltungsanforderungen, die in einer eineinheitlichen Zusammenfassung billiger zu erfüllen sind. Ihr Werbeapparat ist um so stärker, je mannigfaltigere Linien er anbieten kann. Die in den verschiedenen Fahrten beschäftigten Schiffe sind weitgehend, je nach den ständig wechselnden Bedürfnissen, austauschbar. Einer ihrer stärksten Werte ist endlich die gemeinsame Flagge, die den sinnfälligen Ausdruck des Geistes ihrer nautischen und kaufmännischen Führung darstellt. Alle diese Werte würden nach unserer Auffassung unwiederbringlich bei einer Aufteilung unserer Übersee-Fahrt in Einzelreedereien zerschlagen worden sein, ohne daß Gleichwertiges an ihre Stelle getreten wäre“ [145]).

Der neue Geist, der mit der nationalen Erhebung in Deutschland eingezogen ist, hat sich auch auf die beiden Großreedereien insofern günstig ausgewirkt, als der Gemeinschaftsgedanke stärker in den Vordergrund getreten ist. Die Idee der Unterordnung und des Dienstes am Volksganzen verursachte ein Zusammenarbeiten, wie es die Union früher nicht hatte erreichen können.

Der erste Schritt auf diesem Wege war der Gemeinschaftsdienst im Nordamerika-Verkehr. Durch ihn wurde eine straffe und wirkungsvolle Zusammenfassung des Geschäftsverkehrs bei beträchtlicher Einsparung von Unkosten erzielt. Gleichzeitig wurden Abladern und Fahrgästen neue Annehmlichkeiten und Vorteile geboten, die sich allein schon durch die erweiterte Auswahl des Schiffsraums ergaben [146]).

Diese Maßnahme wurde von den regierenden Bürgermeistern von Hamburg und Bremen als erstes Ergebnis einer Neuordnung der Seeschiffahrt im Geiste der nationalsozialistischen Staats- und Wirtschaftspolitik begrüßt. Durch den Gemeinschaftsdienst wäre erreicht worden, was mit der Union ohne befriedigenden Erfolg versucht worden wäre [147]).

Weitere Gemeinschaftsdienste sollten später noch geschaffen werden mit dem Ziel einer harmonischen Arbeit zwischen den beiden Hansestädten. Die Verwirklichung derselben hat bis jetzt weitere Fortschritte nicht gemacht.

In den Geschäftsberichten von Hapag und Lloyd für das Jahr 1933 wurde die Pflicht zu einer Umgruppierung innerhalb der deutschen Großschiffahrt und die Inangriffnahme organisatorischer Maßnahmen befürwortet. In der nächsten Zeit ist damit zu rechnen, daß eine Loslösung der Afrika-Flotte aus der Union-Leitung erfolgt und daß auf gewissen Linien (Südamerika, Levante) eine Vereinheitlichung durchgesetzt wird.

Als Muster für die Reorganisation kann die Nordatlantik-Gemeinschaft dienen, „deren Zustandekommen es ermöglicht hat, über eine Unkostensenkung, ökonomische Fahrpläne und eine elastische Bewirtschaftungsform die schweren Rückschläge des besonders wieder notleidend gewordenen Nordatlantik-Verkehrs aufzufangen“ [148]).

---

[145]) Geschäftsbericht des Norddeutschen Lloyd 1932, II. Organisation (o. S.).

[146]) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 14 v. 18. 1. 1934.

[147]) Frankfurter Zeitung Nr. 785 v. 31. 10. 1933.

[148]) Kölnische Zeitung Nr. 210 v. 26. 4. 1934.

b) Die Einbeziehung der Hamburg-Süd in die Hapag-Lloyd-Union.

Neben der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd steht als bedeutende deutsche Schiffahrtsunternehmung die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, welche die Südamerika-Route bedient und außerdem eine Reihe von Dampfern für Vergnügungsreisen in Fahrt setzt. Diese Gesellschaft arbeitete in den letzten Jahren infolge einer guten Organisation und Leistung mit günstigen Ergebnissen, so daß sie regelmäßig 8% Dividende zur Verteilung bringen konnte [149]).

Nach dem Abkommen zwischen der Hapag und dem Lloyd machten sich bei der Union Strömungen bemerkbar, die darauf ausgingen, die Hamburg-Süd in die große Schiffahrtskoalition mit hineinzunehmen. Die rechtlichen Verhältnisse hierfür waren nicht ungünstig. Die Majorität des Stammaktienkapitals der Hamburg-Süd befand sich im Besitz der Schröder-Bank in Bremen, d. h. unter dem Einfluß des Norddeutschen Lloyd. Die Verwaltung der Hamburg-Süd hatte sich aber gegen Bevormundung von Bremen durch Ausgabe von Vorzugsaktien mit mehrfachem Stimmrecht zu schützen gewußt und hatte weiterhin durch Satzung bestimmt, daß sämtliche Aufsichtsratsmitglieder in Hamburg ihren Wohnsitz haben müßten. Diese Vorzugsaktien lagen im Portefeuille der Hamburg-Amerika-Linie, durften aber nur im Sinne der Verwaltung der Hamburg-Süd benutzt werden [150]). Durch die Eigenart dieser Verhältnisse wurde infolge des Zusammengehens von Hapag und Lloyd gegenüber der Hamburg-Süd ein Zustand geschaffen, der eine Klärung nötig machte.

Sehr bald nach dem Abschluß des Union-Vertrages wurden Verhandlungen mit der Hamburg-Süd angeknüpft, die nach dem Wunsche von Hapag und Lloyd dazu führen sollten, eine Angliederung der Hamburg-Süd an die Union zu vollziehen [151]). Die Hamburg-Süd verteidigte aber ihre Selbständigkeit hartnäckig. Sie wollte auf keinen Fall ihre freie Entschlußkraft aufgeben. Dennoch wurde Mitte des Jahres 1930 ein Fahrplanabkommen für die Südamerika-Fahrt getroffen. Dieses wurde damit begründet, daß bei der gegenwärtigen schlechten Lage auf dem Frachtenmarkt ein Leerlauf zu vermeiden wäre [152]). Das Abkommen stellte zunächst nur eine Teillösung dar.

Der nächste Schritt, der auf dem Wege zur weiteren Verständigung getan wurde, war, nachdem längere Zeit hindurch Verhandlungen geführt worden waren [153]), ein Abkommen zu Anfang des Jahres 1931, durch welches die innerdeutschen Konkurrenzverhältnisse durch Abschluß eines Gemeinschaftsvertrages für den Passagier- und Postdampferverkehr nach der Ostküste Südamerikas beseitigt wurden [154]). In der Praxis wurde die Durchführung so vorgenommen, daß der Norddeutsche Lloyd seine Schiffe aus der Süd-Brasilien-Fahrt herausnahm und die Hamburg-Süd in diese Dienste eintrat. Dagegen konnten Hapag und Lloyd je ein Schiff in den

149) Pauls, a. a. O. S. 73 i. Die Wirtschaftskurve.
150) Berliner Börsen-Zeitung Nr. 302 v. 2. 7. 1930.
151) Frankfurter Zeitung Nr. 467 v. 26. 6. 1930.
152) Berliner Tageblatt Nr. 306 v. 2. 7. 1930.
153) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 235 v. 7. 10. 1930.
154) Geschäftsbericht des Norddeutschen Lloyd 1931, Allgemeines (o. S.).

Hamburg-Süd-Turn einreihen, wobei nach besonderen Abmachungen auch der Bremer Hafen berücksichtigt werden mußte.

Die Verhandlungen, die auch jetzt noch fortgesetzt wurden [155]), führten schließlich im Mai 1931 zu einer weiteren Zusammenarbeit. Es wurde in der Form des Pools eine Koalition geschaffen, durch welche die Zusammenschlußbewegung in der deutschen Seeschiffahrt einen Abschluß in der Entwicklung erreicht zu haben schien [156]).

Obwohl die Hamburg-Süd es verstanden hatte, ihre juristische Selbständigkeit zu wahren, wurde durch den Pool-Vertrag doch eine durchgehende Rationalisierung der Dienste bewirkt. Ein Teil der in der Hamburg-Südamerika-Fahrt verwendeten Tonnage konnte nunmehr freigesetzt werden, wodurch die fixen Kosten erheblich gesenkt wurden. Die Erträgnisse wurden nach festgesetzten Quoten an die Beteiligten verteilt. Vom Pool-Vertrag ausgenommen blieb das Luxus-Passagegeschäft der Hamburg-Süd [157]), sowie die Schiffe, die für Vergnügungsfahrten eingesetzt werden [158]).

Der Pool-Vertrag sah weiterhin einen Austausch von Aufsichtsratmitgliedern zwischen der Hamburg-Süd und der Union vor, nachdem eine Statutenänderung dahingehend vorgenommen worden war, daß ein Viertel der Aufsichtsratsmitglieder der Hamburg-Süd außerhalb Hamburgs wohnen durfte. In ihrer Dividendenpolitik behielt die Hamburg-Süd freie Hand. Die Vertragsdauer wurde auf 10 Jahre festgesetzt [159]).

B. Die Konzentration.

1. Fusionen.

Neben den Betriebsgemeinschaften und Gemeinschaftsdiensten finden sich in der deutschen Schiffahrt, besonders in der Zeit nach der Stabilisierung, Zusammenschlüsse mit weit engerer Bindung als solche, die auf vertragsmäßiger Grundlage beruhen. Allerdings sind zeitliche Abmachungen oftmals Vorläufer der Zusammenlegung von Unternehmungen gewesen, die wir mit Fusion bezeichnen. Diese Fusionen sind nach außen hin zumeist nicht in Erscheinung getreten, vielmehr geschah die Verbindung zwecks Ersparnis der sehr hohen Fusionssteuer durch Aktienaustausch, also auf dem Wege der sogenannten stillen Fusion.

Als übernehmende Firmen traten vor allem die beiden größten deutschen Reedereien, die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd, hervor, die dadurch ihre Tonnage und damit ihre Macht wesentlich erweiterten. Hierdurch wurden die Schwerpunkte der deutschen Seeschiffahrt teils nach Hamburg und teils nach Bremen verlegt.

Die seit Jahrzehnten bestehende Rivalität zwischen den beiden Großreedereien verschärfte sich durch den Abschluß von Fusionsverträgen, die

155) Berliner Börsen-Zeitung Nr. 81 v. 18. 2. 1931.

156) Geschäftsbericht des Norddeutschen Lloyd 1931, Allgemeines (o. S.).

157) Es handelt sich um die Dampfer „Cap Arcona" und „Cap Polonio".

158) Es sind die „Monte"-Schiffe.

159) Berliner Börsen-Zeitung Nr. 216 v. 11. 5. 1931.

jeweils für die übernehmende Gesellschaft einen Zuwachs an Stärke bedeuteten. Um jene Zeit war eine der nationalen Seeschiffahrt nicht dienliche Verbreiterung der Interessengegensätze zwischen Hamburg und Bremen zu verzeichnen. Mit dem Jahre 1930 kam aber die bekannte Einigung zwischen Hamburg und Bremen zustande [160]) Diese brachte eine Konzentration des Seeschiffahrtsgewerbes mit sich, wie man sie bisher noch nicht gekannt hatte.

a) Die Bremer Fusionen.

Schon in den nächsten Jahren des Wiederaufbaues war es dem Norddeutschen Lloyd gelungen, sich durch Aufkauf eines Teiles der Aktien oder ganzer Aktienpakete einen Einfluß auf maßgebliche Reedereien zu sichern [161]). Es handelte sich dabei um die Roland-Linie, die Hamburg-Bremer Afrika-Linie, beide in Hamburg, und die Reederei Horn in Lübeck.

Die Roland-Linie A.-G. war im Jahre 1905 zu dem Zweck gegründet worden [162]), eine regelmäßige Verbindung nach der Westküste Südamerikas zu schaffen. Nach dem Kriege war die Roland-Linie eine der Reedereien, die, wie bereits dargestellt [163]), zusammen mit der Kosmos-Linie und der Hamburg-Amerika-Linie regelmäßig Fahrten nach der Westküste Süd- und Zentralamerikas unter dem Namen „Deutsche Westküstenlinien" unternahmen. Ende des Jahres 1922 [164]) konnte durch Fusionierung mit der Dampfschiffahrtsgesellschaft Argo der Dienst der Roland-Linie erweitert werden. Die Argo blieb als selbständige Betriebsgesellschaft bestehen und führte regelmäßige Fahrten nach englischen Häfen, nach den Randstaaten und Leningrad aus. Außerdem war sie an den Fahrten der deutschen Levante-Linie beteiligt. Im Zeitpunkt der Fusion mit dem Norddeutschen Lloyd hatte die Roland-Linie eine Tonnage von 59 Schiffen mit insgesamt etwa 116 000 B.-R.-T.

Die Dampfschiffsreederei Horn bestand seit dem Jahre 1901 in Lübeck. Infolge des Krieges ging ihr gesamter Schiffsbesitz verloren. Dieser wurde mit Hilfe des Norddeutschen Lloyd bald wieder regeneriert, so daß der Bestand an Schiffen im Jahre 1925 demjenigen bei Kriegsausbruch entsprach. Die 12 Schiffe mit 19 321 B.-R.-T. wurden teils in der Trampschiffahrt, teils aber auch in der Linienfahrt nach Brasilien, den Vereinigten Staaten und Cuba beschäftigt.

Die Hamburg-Bremer Afrika-Linie (Habal) war im Jahre 1906 in Hamburg gegründet worden, legte jedoch bereits ein Jahr später unter dem Einfluß des Norddeutschen Lloyd ihren Geschäftssitz nach Bremen. Auch diese Reederei ging ihrer Flotte verlustig und konnte ihren Dienst erst verhältnismäßig spät mit gecharterten Dampfern wieder aufnehmen. Durch widrige Verhältnisse in der Afrika-Fahrt, vor allem durch den Kon-

---

160) Vgl. S. 76 ff. dieser Arbeit.

161) Erdmann, R., Art.: „Die Konzernbildung in der Weltschiffahrt" i. Wirtschaftsdienst, 13. Jahrg., Heft 26 v. 29. 6. 1928, S. 1061.

162) Die Angaben über diese und die folgenden Gesellschaften finden sich im Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1925, S. 200 ff.

163) Siehe S. 71 dieser Arbeit.

164) Karteilrundschau, 21. Jahrg., Heft 2 v. 15. 5. 1923, S. 158.

kurrenzkampf mit englischen Linien arbeitete die Gesellschaft ohne Rentabilität [165]).

An den genannten Gesellschaften war der Norddeutsche Lloyd seit längerem in erheblichem Umfange beteiligt [166]). Von dem 13 Mill. RM. betragenden Kapital der Roland-Linie waren 4,904 Mill. RM. in seinem Besitz. Ihm gehörten ferner fast alle Aktien der beiden anderen Gesellschaften [167]). Wenn trotzdem Fusionen in juristischem Sinne mit den geschilderten Reedereien eingegangen wurden, müssen ganz besondere Gründe für diese Transaktion vorgelegen haben. Die Verwaltung bezeichnete sie als eine Vorbedingung für „ein wirtschaftliches und demgemäß bessere Erträgnisse versprechendes Arbeiten“ [168]).

Gleichzeitig wurden der Öffentlichkeit durch die Presse die Gründe für die Konzentration bekanntgegeben. Im Jahrbuch des Nordlloyd heißt es: „Die Zusammenlegung der Betriebe wird für die Ausnutzung der vorhandenen personellen und materiellen Kräfte günstigere Bedingungen schaffen, insbesondere eine rationellere Ausnutzung des in einer Hand zusammengefaßten Flottenmaterials gestatten und erhebliche Ersparnisse ermöglichen. Der Norddeutsche Lloyd verfolgt im übrigen mit dem Entschluß zur Konzentration, der ihm durch die seit Jahren befolgte Beteiligungspolitik ermöglicht wird, die Richtung, die auch anderen großen Unternehmungen durch die Entwicklung unserer wirtschaftlichen Verhältnisse und durch die Gestaltung unserer Gesetzgebung gewiesen ist“ [169]).

Darüber hinaus wird man nicht fehlgehen, wenn man annimmt, daß dem Norddeutschen Lloyd daran gelegen war, sein nicht unbedeutendes Kapital, welches in diesen Reedereien investiert war, nach außen hin in Erscheinung treten zu lassen. Die Hereinnahme der Amerika-Anleihe von 20 Mill. Dollar wurde dadurch erleichtert [170]).

Nach den Fusionen im Dezember 1925 betrug das Grundkapital des Norddeutschen Lloyd 53 625 000 RM., die Tonnage hatte sich von 423 519 B.-R.-T. vor der Fusion auf 613 056 B.-R.-T. nach der Fusion vermehrt [171])

b) Die Hamburger Fusionen.

Im Jahre 1926 wurde die Deutsch-Austral- und Kosmos-Linie, welche das drittgrößte deutsche Schiffahrtsunternehmen war, von der Hapag im Wege der Fusion übernommen. In seiner einleitenden Rede auf der Generalversammlung, welcher der Fusionsvertrag zur Genehmigung vorgelegt wurde, betonte der Aufsichtsratsvorsitzende, von Schinkel, daß diese Transaktion als die größte und bedeutsamste seit Bestehen der Hapag bezeichnet werden müsse [172]).

---

165) Siehe S. 68 ff. dieser Arbeit.

166) Der deutsche Volkswirt, 1. Jahrg., Nr. 10 v. 3. 12. 1926, S. 153 f.

167) Frankfurter Zeitung, Abendblatt v. 12. 9. 1921.

168) Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1925, S. 200.

169) Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1925, S. 200 ff.

170) Frankfurter Zeitung, Abendblatt v. 10. 11. 1927, Zweites Morgenblatt v. 11. 11. 1927 und Erstes Morgenblatt v. 12. 11. 1927.

171) Hamburger Fremdenblatt v. 29. 10. 1926.

172) Neue Berliner Börsenberichte Nr. 273 v. 24. 11. 1926.

Es soll hier zunächst auf die Vorgeschichte der übernommenen Linien eingegangen werden. Die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft bediente vor dem Kriege den australischen Kontinent. Nach dem Kriege wurde ihr die Fortführung dieser Geschäfte infolge politischer Verbote, wonach deutsche Linien Australien nicht anlaufen durften, unmöglich gemacht. Die Reederei mußte also für die Verwendung des ihr verbliebenen Schiffsraumes anderweitig Sorge tragen. Dadurch kam eine Annäherung an die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft Kosmos, deren Hauptlinien nach Südamerika gingen, zustande. Der Kosmos-Linie, die sich im Südamerika-Geschäft wieder gut eingeführt hatte, konnte eine Vermehrung ihres Schiffsparks nur erwünscht sein. Es fanden zwischen beiden Unternehmungen Verhandlungen statt, die trotz mannigfaltiger Schwierigkeiten zu einem positiven Ergebnis führten. Die Geschäftsführung der Linien kam unter einheitliche Verwaltung, die Dienste wurden gemeinschaftlich versehen und die Gewinne im Verhältnis 2 : 3 gepoolt.

Eine Erweiterung ihres Geschäftsgebietes konnten sich die vereinigten Reedereien beim Zusammenbrechen des Stinnes-Konzerns durch Ankauf der Aktien der Hugo-Stinnes-Linien in Höhe von 5 Mill. RM. nominal schaffen. Die Hugo-Stinnes-Reederei selbst blieb zwar dem Namen nach bestehen, die Verwaltung ging jedoch auf die Deutsch-Austral-Kosmos-Linie über [173]). Damit war diese Reedereigruppe zu einem mächtigen Faktor in der Seeschiffahrt geworden. Ihre Linien erstreckten sich nach Südafrika, Niederländisch-Indien, der Westküste von Süd-, Nord- und Zentralamerika, Brasilien und dem La Plata.

Durch diese Expansion war der Hamburg-Amerika-Linie eine mächtige Konkurrenz erwachsen, die nun in ihre Interessensphäre eindrang, so daß Reibungen zwischen den beiden Rivalen unvermeidlich waren. Die Entscheidung in diesem Konflikt trafen — zum ersten Male in der Geschichte der Konzentration der Seeschiffahrt — außenstehende Kreise, die auf die Vereinigung der beiden Gesellschaften hinarbeiteten. Die Darmstädter und Nationalbank, die sich nach dem Kriege stark in der Industrie festgesetzt hatte, war dabei nicht stehen geblieben, sondern hatte versucht, auch in den deutschen Reedereien Fuß zu fassen. Der Geschäftsinhaber dieser Bank, Jakob Goldschmidt, war im Aufsichtsrat der Deutsch-Austral-Kosmos vertreten. Es war ihm zusammen mit zwei anderen Aufsichtsratsmitgliedern gelungen, ein geschlossenes Aktienpaket, welches die Majorität dieser Reedereien verkörperte, zusammenzubringen [174]).

In einer außerordentlichen Generalversammlung der Deutsch-Austral und der Kosmos-Linie im November 1926 wurde die Fusion mit der Hapag unter dem Einfluß der Hauptaktionäre genehmigt. Die Generalversammlung der Hapag sah sich nun vor die Frage gestellt, entweder dem Zusammenschluß zuzustimmen oder zu riskieren, daß von der Deutsch-Austral-Kosmos-Gruppe Verhandlungen mit dem Lloyd angeknüpft würden. Um dies zu vermeiden, genehmigten die Aktionäre der Hapag den Fusionsvertrag, der durch eine Communiqué von der Verwaltung wie folgt erläutert wurde:

Die Aufsichtsräte der drei Gesellschaften haben die Frage des Zusammenschlusses besprochen und beschlossen, den Generalversamm-

---

173) **Priester, a. a. O. S. 118 ff.**

174) **Magazin der Wirtschaft**, 2. Jahrg., Heft 46 v. 18. 11. 1926, S. 1522.

lungen die Fusion vorzuschlagen, und zwar sollen die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft und die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft Kosmos von der Hamburg-Amerika-Linie übernommen werden. Der Umtausch der Aktien soll zu pari erfolgen, d. h. auf eine Aktie der Deutsch-Austral zu 300,— RM. entfällt eine Aktie der Kosmos à 200,— RM., auf drei Aktien der Kosmos à 200,— RM. entfallen zwei Aktien der Hamburg-Amerika-Linie à 300,— RM. Die eingetauschten Aktien der Hapag sollen ab 1. 1. 1927 dividendenberechtigt sein. Die Aktionäre der Deutsch-Austral und der Kosmos behalten daher den Dividendenschein für 1926. Die Hapag garantiert hierauf die gleiche Dividende, die auf die Hapag-Aktien 1926 entfallen wird. Den Aktionären der Deutsch-Austral und der Kosmos wird ferner schon jetzt das gleiche Bezugsrecht auf neu auszugebende Hapag-Aktien gewährt, welches die bisherigen Hapag-Aktionäre haben. Entsprechende Vorschläge werden den Generalversammlungen der drei Gesellschaften, die auf den 23. und 24. November einberufen werden, zur Beschlußfassung vorgelegt. Die Hapag wird in ihrer Generalversammlung den Antrag einbringen, das Stammaktienkapital um insgesamt 55 Mill. RM. mit Dividendenberechtigung ab 1. 1. 1927 auf 130 Mill. RM. zu erhöhen. Hiervon sollen 30 Mill. RM. zum Umtausch von 18 Mill. RM. der Deutsch-Austral und 12 Mill. RM. Aktien der Kosmos Verwendung finden, 15 Mill. RM. den Aktionären der Hamburg-Amerika-Linie, der Deutsch-Austral und Kosmos im Verhältnis 7 : 1 zum Kurse von 130% zum Bezug angeboten werden und 10 Mill. RM. zur Verfügung der Gesellschaft bleiben.

Die Verhandlungen, die zu dieser Transaktion geführt haben, nahmen ihren Ausgang in den Bestrebungen, die in den Prozessen zwischen Hapag und Austral-Kosmos anhängigen Meinungsverschiedenheiten aus der Welt zu schaffen. Sie haben im weiteren Verlauf in freier Entschließung der Verwaltungen zu der Überzeugung geführt, daß eine befriedigende Lösung für beide Parteien nicht so sehr im Ausgleich der einzelnen Schiffsfragen als vielmehr in der Vereinigung der gesamten Interessen beider Parteien gefunden werden können [175]).

Diese Fusion war für die Hamburg-Amerika-Linie von sehr großer Bedeutung. Sie wurde durch den Zusammenschluß „nicht nur die größte Reederei Deutschlands, sondern sogar der Welt" [176]).

---

[175]) Neue Berliner Börsenberichte Nr. 252 v .20. 10. 1926.

[176]) Magazin der Wirtschaft, 2. Jahrg., Heft 46 v. 18. 11. 1926, S. 1522.

Schluß:
Entwicklungstendenzen.

Verfolgt man die Entwicklung der Koalition und Konzentration in der Linienschiffahrt von ihrer Entstehung bis zur Gegenwart, so ist festzustellen, daß diese von loseren Formen zu immer festeren Zusammenschlüssen geführt haben. Den Höhepunkt bildete in Deutschland die Hapag-Lloyd-Union, die bewirkte, daß ein einheitlicher geschlossener Block der Linienschiffahrt geschaffen wurde. Auch in den anderen wichtigen Schiffahrtsländern ballten sich die Unternehmungen zu großen Konzernen zusammen [1]).

Die Folge dieser Entwicklung war eine starke Verbürokratisierung der gesamten Linienschiffahrt, die sich in einer Starrheit des gesamten Systems auswirkte. Je mehr sich die Krise der letzten Jahre zuspitzte, desto unangenehmer mußte sich die mangelnde Elastizität bemerkbar machen. Bereits im Laufe des Jahres 1932 wurden Stimmen laut, die eine Neuordnung der deutschen Schiffahrt forderten. Diese sollte dazu beitragen, die Schwerfälligkeit des Verwaltungskörpers zu mildern und den Reedereien die Selbständigkeit zurückzugeben, die zur Entfaltung individueller Initiative notwendig ist.

Die Erkenntnis der Bedeutung des Bestehens mehrerer selbständiger Reedereien ist nicht neu. Bereits im Jahre 1901 schrieb der damalige Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd, Doktor Wiegand, einem Aufsichtsratsmitglied: „Eine gesunde Entwicklung kann die deutsche Schiffahrt nur haben, wenn neben den großen Dampferreedereien auch eine Anzahl kleinerer Gesellschaften ihre Existenz behalten, wenn selbständiger Unternehmungsgeist, Organisationstalent und frisches Vorwärtsstreben Raum zur Entfaltung haben, denn diese kleinen Organisationen vermögen im einzelnen Besseres zu leisten als die vielköpfigen Verwaltungskörper der großen Gesellschaften" [2]).

Der hier ausgesprochene Gedanke, der in den nächsten Jahrzehnten durch die Entwicklung überholt schien, erlangte wieder volle Aktualität, als durch eine immer mehr fortschreitende Konzentration die kleineren Schiffahrtsgesellschaften durch die Fusionen mit den beiden größten deutschen Unternehmungen ihre Selbständigkeit verloren hatten. Das Endergebnis war dann der Zusammenschluß dieser beiden Gesellschaften. Damit war ein einziges, durch vielfache Verträge verschachteltes Schiffahrtsgebilde entstanden.

---

[1]) Priester, H. E., „Der Wiederaufbau der Schiffahrt" i. Berliner Tageblatt Nr. 191 v. 25. 4. 1933.

[2]) Kölnische Zeitung Nr. 634 v. 19. 11. 1932.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen sind keineswegs befriedigend. Die Bedeutung, welche die deutsche Seeschiffahrt innerhalb der nationalen Wirtschaft hat, verlangt aber eine solche Beschaffenheit der Organisation der Linienschiffahrt, daß ein reibungsloser Ablauf der ihr gestellten Aufgaben gewährleistet ist. Aus diesem Grunde steht sich die Regierung der nationalen Erhebung veranlaßt, Maßnahmen zur Wiederbelebung der deutschen Schiffahrt zu ergreifen. Eine der Ursachen, welche zu der ungünstigen Lage der deutschen Schiffahrt geführt haben, ist nach einer Denkschrift des Hamburger Bürgermeisters Kroogmann an den Reichskanzler die fehlerhafte Konzentrationspolitik der beiden deutschen Großreedereien gewesen [3]). Daraus ergibt sich, in welcher Richtung ein Eingreifen der Reichsregierung bezüglich der Reorganisation der deutschen Schiffahrt erforderlich ist.

Neben anderen Maßnahmen steht die Dezentralisation im Vordergrunde. Der Notwendigkeit, wieder zu einer Anzahl leistungsfähiger und unabhängiger Reedereien zu kommen, kann man sich nicht mehr verschlieschließen.

Eine Neuordnung der deutschen Schiffahrt ist nicht nur unter privatwirtschaftlichen, sondern darüber hinaus auch unter nationalwirtschaftlichen Gesichtspunkten durchzuführen. „Man sollte den Mut haben, von der Konzernbildung wieder zurückzugehen und wieder eine Reihe selbständiger Reedereien mit Spezialaufgaben zu schaffen" [4]). Die Erreichung dieses Zieles ist nicht einfach, denn die durch die Neugliederung wiederentstehenden Reedereien müssen lebensfähig sein. Es darf nicht der frühere Kampf aller gegen alle, welcher der deutschen Schiffahrt nur schaden würde, aufs neue entbrennen.

Die Rückgliederung, die nicht nur eine neue betriebliche Aufteilung der Linien erfordert, sondern auch die „Selbständigmachung des fachmännischen Reeders von den Finanzmächten" [5]) notwendig macht, kann nur langsam und organisch vor sich gehen.

Die Entwicklung ist beim Abfassen der Arbeit noch im Gange, doch sind bereits einige Erfolge zu verzeichnen. Es ist schon gelungen, einigen Reedereien ihre selbständige Arbeitsbasis zurückzugeben. In dem Maße, wie die Verselbständigung fortschreitet, werden vertragliche Abmachungen getroffen werden müssen, die verhindern, daß die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiffahrt durch innere Gegensätze und scharfe Konkurrenzkämpfe geschwächt wird. Erreicht wird dies am ehesten durch Poolverträge [6]).

Darüber hinaus kann durch eine Vertiefung des ständischen Gedankens ein interner Ausgleich innerhalb der deutschen Schiffahrt erzielt werden [7]). In Zukunft wird in der deutschen Linienschiffahrt die Konzentration stark in den Hintergrund treten. Dafür werden die Koalitionen, insbesondere die Organisationsform des Pool, wieder eine erhöhte Bedeutung erlangen.

---

3) Berliner Börsen-Zeitung Nr. 191 v. 25. 4. 1933.

4) Kölnische Zeitung Nr. 218 v. 16. 4. 1933.

5) Deutsche Bergwerks-Zeitung Nr. 96 v. 25. 4. 1933.

6) Frankfurter Zeitung Nr. 307-08 v. 26. 4. 1933.

7) Kölnische Zeitung Nr. 218 v. 16. 4. 1933.

Lebenslauf.

Ich wurde am 5. Mai 1907 als Sohn des Justizinspektors August Brandt und seiner Ehefrau Grete, geb. Brinkmann, zu Hagenow in Mecklenburg geboren. Bis zum 14. Lebensjahre besuchte ich die Höhere Städtische Schule (Realprogymnasium) meiner Heimatstadt, anschließend bezog ich das Katharineum zu Lübeck, an dem ich Ostern 1926 das Reifezeugnis erhielt. Nach einem anfänglichen Studium der Zahnheilkunde sattelte ich um und studierte an der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität Betriebswirtschaft. Die kaufmännische Diplom-Prüfung bestand ich im Jahre 1933 an derselben Universität. Nach einem weiteren Studium von 2 Semestern wurde ich dort zum Doktor promoviert. — Meine kaufmännische Volontärzeit verbrachte ich in einer Baustoffhandlung, ferner war ich zwischen Diplom- und Doktor-Prüfung 5 Monate als Referent in einer Gauleitung der NSDAP. tätig.